



Savukosken museosilta, Loviisa ja Pyhtää

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU



Savukosken museosilta, Loviisa ja Pyhtää

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

Martti Piltz, Laura Soosalu

12/2012

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen raportteja

RAPORTTEJA 12 | 2012

**SAVUKOSKEN MUSEOSILTA, LOVIISA JA PYHTÄÄ
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Valokuvat: Martti Piltz ja Laura Soosalu

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/12

© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2012

© Suomen ympäristökeskus 2012

ISBN 978-952-257-459-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen raporteja 12/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz, Laura Soosalu		Julkaisuaika tammikuu 2012		
		Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Savukosken museosilta, Loviisa ja Pyhtää Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä <p>Savukosken museosilta, siltanumero KaS-973, sijaitsee Suurella Rantatiellä Ahvenkosken kylässä Kymijoen läntisimmässä haarassa, mikä Pyhtään ja Loviisan, vuoteen 2010 saakka Pyhtään ja Ruotsinpyhtään kuntien raja. Paikalla on ollut vuosina 1743–1809 Ruotsin ja Venäjän valtioiden raja.</p> <p>Suuri rantatie tunnetaan 1300-luvulta alkaen. Ahvenkosken sillat mainitaan Jaakko Teitin valitusluettelossa vuosilta 1555–1556. Ahvenkoski on ollut myös kauppa- ja satamapaikka. Savukosken silta on otettu käyttöön vuonna 1928 osana Helsingin Kotkan Viipurin maantien parannusta. Se on rakenteeltaan harvinainen yksinivelinen teräsbetoninen kaarisilta. Sitä on mainittu rakenteeltaan maailman ensimmäiseksi. Sillan rakensi tanskalainen Christiani & Nielsen. Se on ollut valtatie 7 silta 1960-luvulle saakka. Sillan kunto on erittäin hyvä peruskorjauksen jäljiltä. Nykyinen valtatie 7 silta, Ahvenkosken silta, muistuttaa ulkonäöltään Savukosken siltaa. Lähelle rakennettava moottoritien Ahvenkosken silta toistaa samaa muotokieltä. Ahvenkosken alue siltoineen kuuluu Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) ja yleiskaavassa sillalla on suojelumerkintä. Savukosken silta edustaa Liikenneviraston museokohdekoelmassa ajanjaksoa: "Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920- ja 1930-luvuilla."</p> <p>Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Savukosken museosilta todisteena valtakunnallisen maantieverkon muutoksesta moottoriliikenteen vaatimusten mukaiseksi. Suunnitelmassa korostetaan sillan saavutettavuutta nykyisen valtatie ja rakennettavan moottoritien Ahvenkosken levähdysalueilta.</p> <p>Maankäytön kehittämistä on alueella suunniteltu, mutta osayleiskaava tai mikään muukaan ei uhkaa museosillan säilymistä. Sillan poikkeuksellisen hyvä kunto ja säilyneisyys 1930–1950-lukujen asussa edellyttävät hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon sillan liittyminen tiehen sekä näiden liittyminen ympäristöönsä ja poikkeuksellisen kauniiseen maisemaan. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sillan ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän, kunnan ja maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja mahdollisesti talvihoidon aloittamisen.</p>				
Asiasanat Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, mallit, suositukset				
ISBN (painettu) -	ISBN (PDF) 978-952-257-459-6	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) -	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
Kokonaissivumäärä 36		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%) -
Julkaisun kustantaja Liikennevirasto				

Esipuhe

Savukosken sillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiantosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristönhoidon ja kehittämisen suunnitelma. Aikaisemmin on tehty vastaava suunnitelma Pihtiputaan Heinäjoen sillasta. Hoito- ja ylläpitosuunnitelma on tehty myös kahdelle tiekohteelle: Porrassalmentielle Mikkilissä ja Seitajärven tielle Savukosken kunnassa. Suunnitelmaa laadittaessa on käynyt ilmi, että museokohteet ja niiden ympäristöt poikkeavat toisistaan niin paljon, että Savukosken sillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma on luonteeltaan edelleen pilottisuunnitelma.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja -siltajen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjävirastojen tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Liikenneviraston museotiet ja -sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -silloja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden kunnossapidon ja hoidon pitkäaikaiseksi toteuttamiseksi.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut perinnevastaava Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliaasta.

Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajina ovat toimineet suunnitteluassistentti Mervi Koivula, sekä suunnittelija Mervi Huttunen.

Työn yhteydessä suunnitelman tekijät tekivät maastokatselmuksen Savukosken sillalla ja sen ympäristössä, missä yhteydessä tavattiin Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen siltainsinööri Pekka Siitonen ja perinneyhdyshenkilö Minna Peltola. Raportin kirjoitusvaiheessa kommentteja on saatu ELY-keskuksen aluevastaavalta Risto Hämäläiseltä, Pyhtään kunnasta, Kaakkois-Suomen kuntien kehitysyhtiö Cursor Oy:stä, tilaajalta ja Mobilian tutkijayhteisöstä.

Tampereella tammikuussa 2012

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri vastuualue

Sisällysluettelo

Esipuhe	4
1 Lähtötiedot	7
1.1 Savukosken museosillan sijainti	7
1.2 Savukosken sillan nimeäminen museosillaksi	9
1.3 Savukosken sillan historialliset vaiheet	9
1.3.1 Museosillan siltapaikka	9
1.3.2 Savukosken sillan rakentaminen	11
1.3.3 Savukosken sillan rakenne	12
1.3.4 Savukosken sillan vaiheet	13
1.3.5 Savukosken sillan ympäristön kiinteät muinaisjäännökset	14
1.3.6 Savukosken sillan museaalinen arvo	16
1.3.7 Savukosken silta Liikenneviraston museokohdekokoelmassa	17
2 Alueen nykytilan kuvaus	18
2.1 Maankäytön nykytila	18
2.1.1 Kaavatilanne	18
2.1.2 Maanomistus	21
2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö	22
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	23
2.3 Luonnonympäristö	24
2.4 Sillan tekniset lähtökohdat	26
2.4.1 Sillan perustiedot	26
2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito	26
2.6 Matkailu	27
2.6.1 Ahvenkosken osayleiskaava-alueen toiminnalliset kehitysideat	27
2.6.2 Matkailupalveluiden kehittäminen	27
3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma	28
3.1 Tavoitteet	28
3.1.1 Museosilta	28
3.1.2 Kulttuuriperintö	28
3.1.3 Maisema ja luonto	30
3.1.4 Maankäyttö	30
3.1.5 Liikenne	30
3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito	30
3.2.1 Sillan ja sen ympäristön jäsentely	30
3.2.2 Silta ja siihen liittyvät rakenteet ja varusteet	31
3.2.3 Viitoitus ja opasteet	32
3.2.4 Maisemanhoito	33

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet	33
3.3.1 Kohteen perustiedot	33
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö	34
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	34
3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet:	34
3.5 Talvihoito	34
3.6 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi	34
Lähdeluettelo	35
Liite 1	36

1 Lähtötiedot

1.1 Savukosken museosillan sijainti

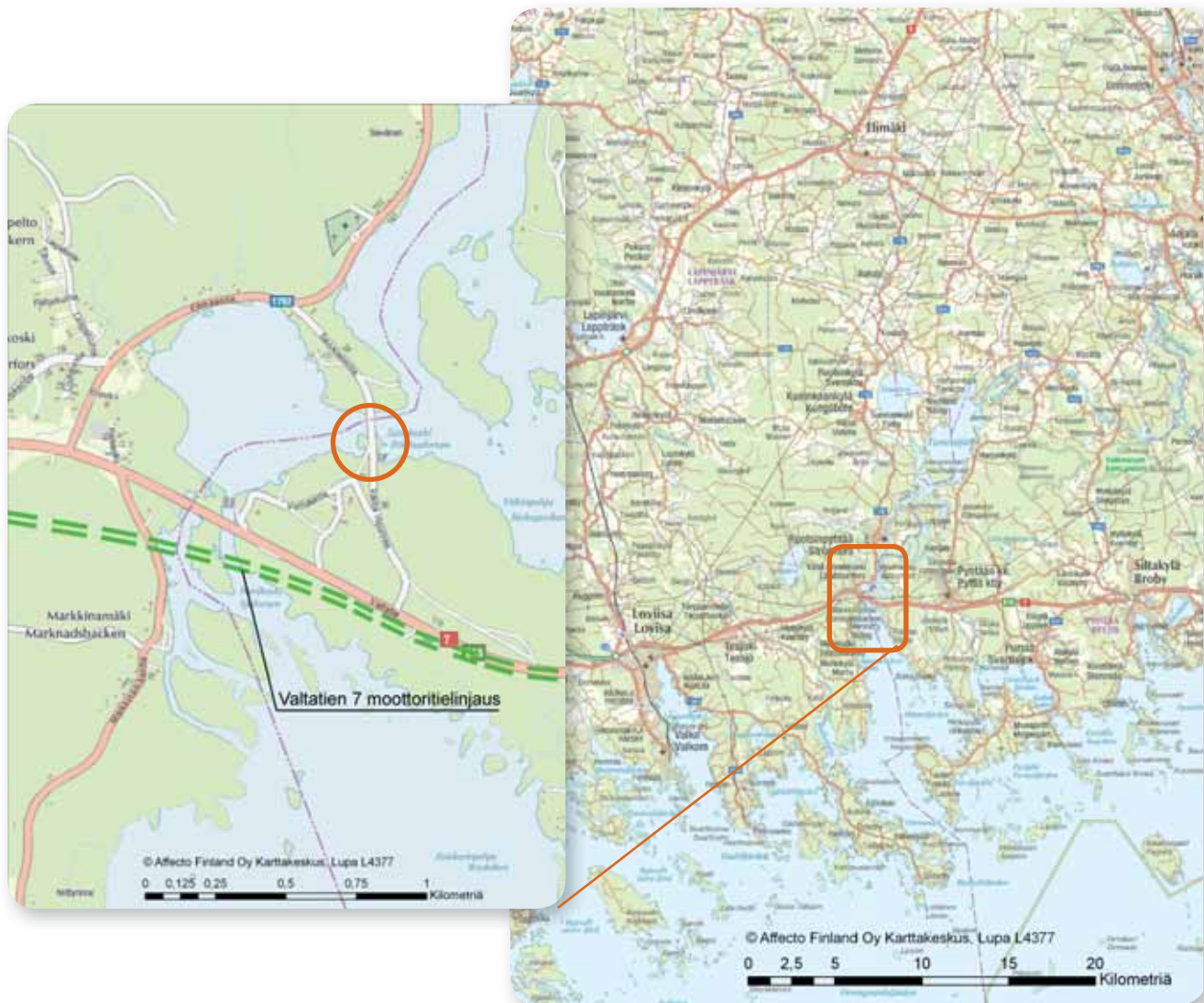


Savukosken museosilta, siltanumero KaS-973, sijaitsee Pyhtään ja Loviisan kuntien rajalla, vuoteen 2010 saakka Pyhtään ja Ruotsinpyhtään rajalla. Sillalle johtavat tiet ovat sen pohjoispuolella Savukoskentie ja eteläpuolella Vanha Viipurintie.

Savukoski sijaitsee Kymijoen läntisimmässä haarassa. Sillan itäpuolella on useita saaria, joista merkittävin on Kirmusaari. Sillan lounaispuolella, Ahvenkosken ja valtatie 7 leikkauspisteessä sijaitsee Ahvenkosken voimalaitos. Valtatien parantaminen moottoritieksi on käynnistetty syksyllä 2011. Nykyinen valtatie jää palvelemaan paikallista liikennettä ja samassa yhteydessä rakennetaan uusi Ahvenkosken levähdysalue.



Kuva 1. Vanha raja on merkitty sillalle. Kuva Martti Piltz.



Kuva 3. Savukosken museosilta sijaitsee sijaitsee Pyhtään ja Loviisan kuntien rajalla. Rakenteilla oleva moottoritie on esitetty kuvassa katkoviivalla.



Kuva 2. Savukosken museosilta sijaitsee Pyhtään ja Loviisan kuntien rajalla valtatie 7 tuntumassa. Näkymä Markkinmäeltä, etualalla Ahvenkosken langerpalkkisilta, voimalaitoksen takana näkyy Savukosken silta. Kuva Laura Soosalu.

1.2 Savukosken sillan nimeäminen museosillaksi

Savukosken museosilta on valittu Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitos, TVL) museokohdekokoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Ehdotuksessa on todettu sillan erikoinen rakenne ja maisemallisesti kaunis sijainti historiallisella paikalla entisellä Ruotsin ja Venäjän rajalla. Valintapäätöksen perusteluja ei tunneta.

Kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet aikojen kuluessa. Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006. Kokoelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltujen kokoelmapolitiikka, joka hyväksyttiin 30.11.2007.

Kokoelmapolitiikkaa sovellettiin museokohteiden arvoluokitukseen ja ne arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan, joista Savukosken silta joutui määräaikaisesti säilytettävien luokkaan. Se esitettiin poistettavaksi kokoelmasta. Esitykseen vaikutti sillan heikko kunto, joka uhkasi sen säilytysedellytyksiä. Kuitenkin oli ilmeistä, että tiedot sillan historiasta olivat puutteelliset. Sillasta tilattiin historiaselvitys, joka valmistui vuonna 2010.

Historiaselvityksen mukaan Savukosken silta edustaa Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapolitiikassa määriteltä kautta ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-luvulla ja 1930-luvulla”. Sillan rakentamisen ponttimena on ollut kaupunki- ja teollisuuspaikkakuntien välisen liikenteen lisääntyminen. Autoliikenteen kasvupaine kohdistui voimakkaimmin seuduille, joissa rautatieverkon palvelukyky oli puutteellinen.

Tyypillistä tälle ajanjaksolle oli, että siltujen ja teiden kantavuutta ja leveyttä oli lisättävä autoliikenteen tarpeisiin. Etelä-Suomen teistä ensimmäisenä parannettiin Helsingin ja Viipurin välistä tietä, koska nopeasti kehittyvä Kymenlaakson teollisuuskeskittymä tarvitsi sekä henkilö- että tavarakuljetuksia, joita rautatie ei pystynyt tyydyttävästi hoitamaan.

Noin 20 suurta maantiesiltaa valmistui 1920-luvulla. Niillä ei ollut vielä tyyppipiirustuksia, joten useimmat, kuten Savukosken silta, ovat yksilöllisiä koekappaleita. Siltujen mitoituksessa näkyvät alkaneen autoistumisen vaatimukset jo ennen siltanormituksen muuttumista. Rakennusmateriaali muuttui

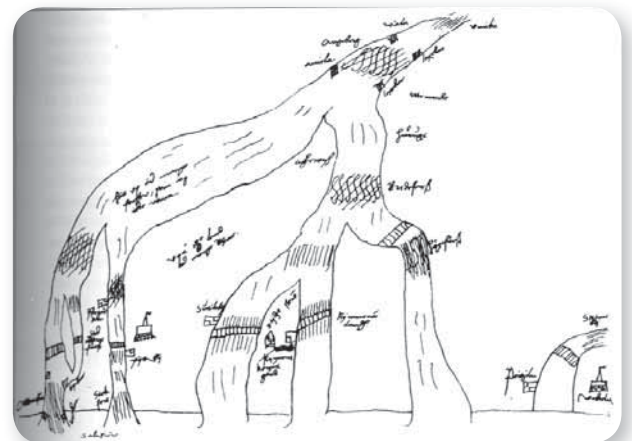
rautabetoniksi (nykykielellä teräsbetoni). Tienpitäjä, TVH, rakennutti sillat urakoitsijoilla. Savukosken sillan historia liittyy myös kokoelmapolitiikan kauteen ”Vuoden 1938 valtieluokitus ja sen merkitys”. Savukosken siltaympäristöllä on poikkeuksellisen laajat rakennetun kulttuuriperinnön kerrostumat.

Yllämainitulla perustelulla Savukosken sillan arvoluokitus muuttui ja Tiehallinnon Hämeen tiepiiri (nykyisin Pirkanmaan ELY-keskus) päätti liittää sen museokohdekokoelmaan pysyvänä museokohteena.

1.3 Savukosken sillan historialliset vaiheet

1.3.1 Museosillan siltapaikka

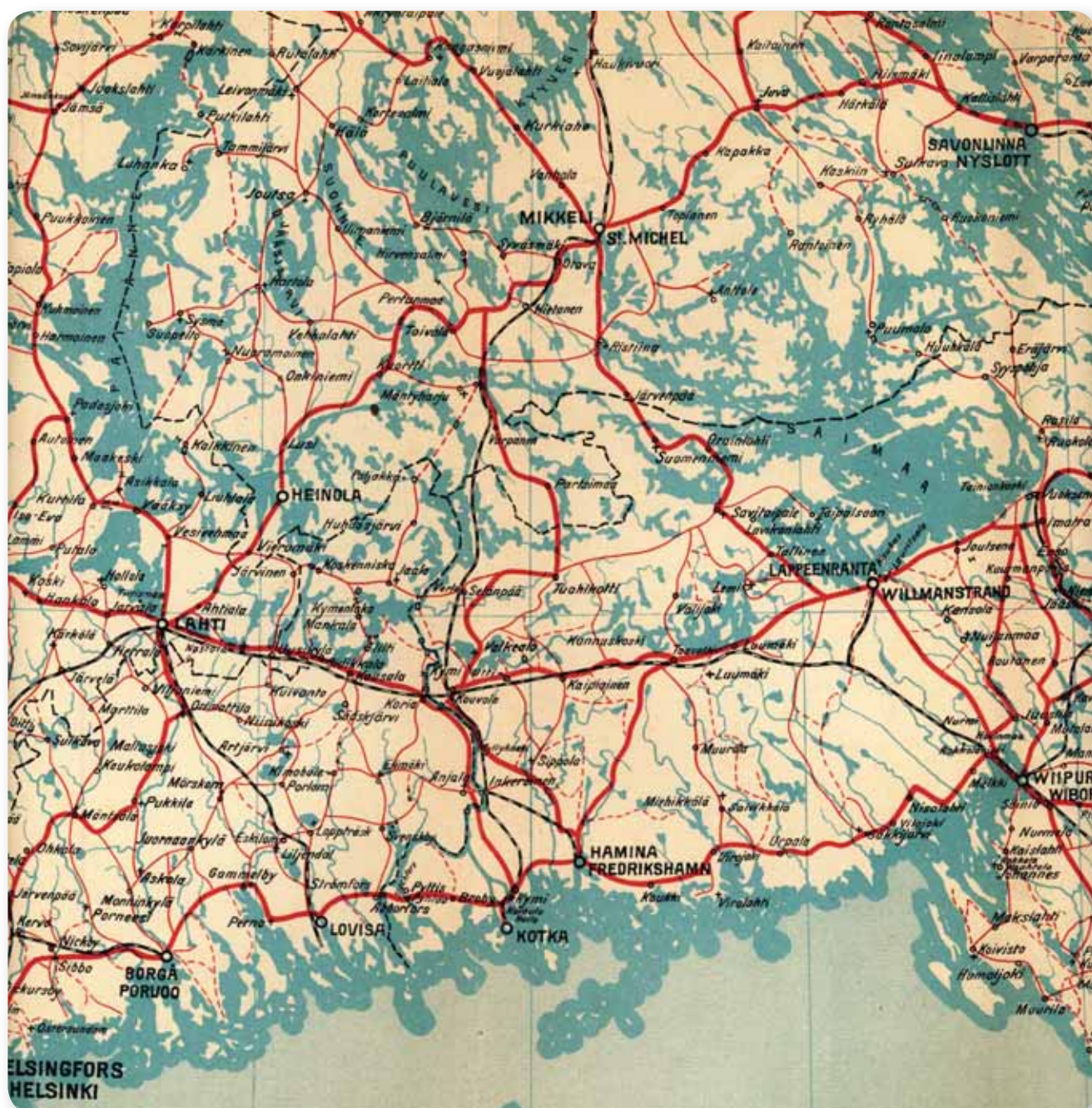
Suomenlahden rannikon suuntainen tieyhteys, Suuri Rantatie Turusta Viipuriin, on vanha. Se yhdisti asutuskeskuksia, mutta yhtä tärkeää ellei tärkeämpää oli sen sotilaallinen ja hallinnollinen merkitys. Tie käy meren rannalla Turun ja Viipurin lisäksi, huolimatta nimestään, vain muutamassa paikassa. Nämä paikat, kuten Kymijoen Ahvenkoski, ovat muodostuneet satama-, kauppa- ja markkinapaikoiksi, joissa usein on ollut muutakin toimintaa. Siltapaikkana Ahvenkoski ajoittuu 1400-luvulle mainintojen perusteella, joista tärkein on Jaakko Teitin valitusluettelo vuosilta 1555–1556.



Kuva 4. Jaakko Teitin valitusluettelossa on luonnos Kymijoen suun silloista. Vasemmassa reunassa näkyy nimi Abborfors. Vähä-Ahvenkosken ja Suurahvenkosken sillat on piirretty suurpiirteisesti kuten kuvan mittakaavakin, mutta Teitin kuvat ovat tekstin tueksi tehtyjä hahmotelmia. Kuva on kopion kopio Kustavi Grotenfeltin toimittamasta Teitin aineistosta.

Suuren Rantatien liikenneominaisuuksia ja linjausta on paranneltu noin 800 vuoden aikana useita kertoja. Kymijoen läntisin haara Ahvenkoskella on ylitetty alun perin kahdella sillalla, Vähä-Ahvenkosken sillalla, Pikkusillalla, sittemmin Rajasillalla ja Suurahvenkosken sillalla, Isosillalla. Rajasilta oli vuosina 1743–1809 Ruotsin ja Venäjän valtioiden raja. Savukosken silta korvaa molemmat sillat. Rajasillan siltapaikka erottuu selvästi Savukosken sillan läntisen pään vieressä ja Isosillan raunio on hieman kauempana.

Savukosken sillan siltapaikan valinnan taustalla on tekijöitä, jotka liittyvät vasta itsenäistyneen Suomen valtion liikennepolitiikkaan ja Helsingin–Kotkan–Viipurin maaliikenneväylän kehittämiseen. Nopeimmin kasvavia alueita olivat suuret kaupungit, ensisijaisesti pääkaupunki Helsinki, Viipuri sekä Kymenlaakso puunjalostusteollisuuden ydinalueena.



Kuva 5. Matkailijayhdistyksen vuonna 1913 julkaisemassa autoilijan tiekartassa näkyvät aikakauden tieluokituksen mukaan maantiet (paksu punainen viiva) ja paikallistiet (ohut punainen viiva). Tiet koeajettiin autolla ja Loviisa-Ahvenkoski kuvattiin erittäin mutkaiseksi, mutta autolla ajettavaksi. Suuri Rantatie on merkitty maantiekseksi ja sen valta-asema Pyhtään seudun kulkuyhteytenä näkyy selvästi.

1.3.2 Savukosken sillan rakentaminen

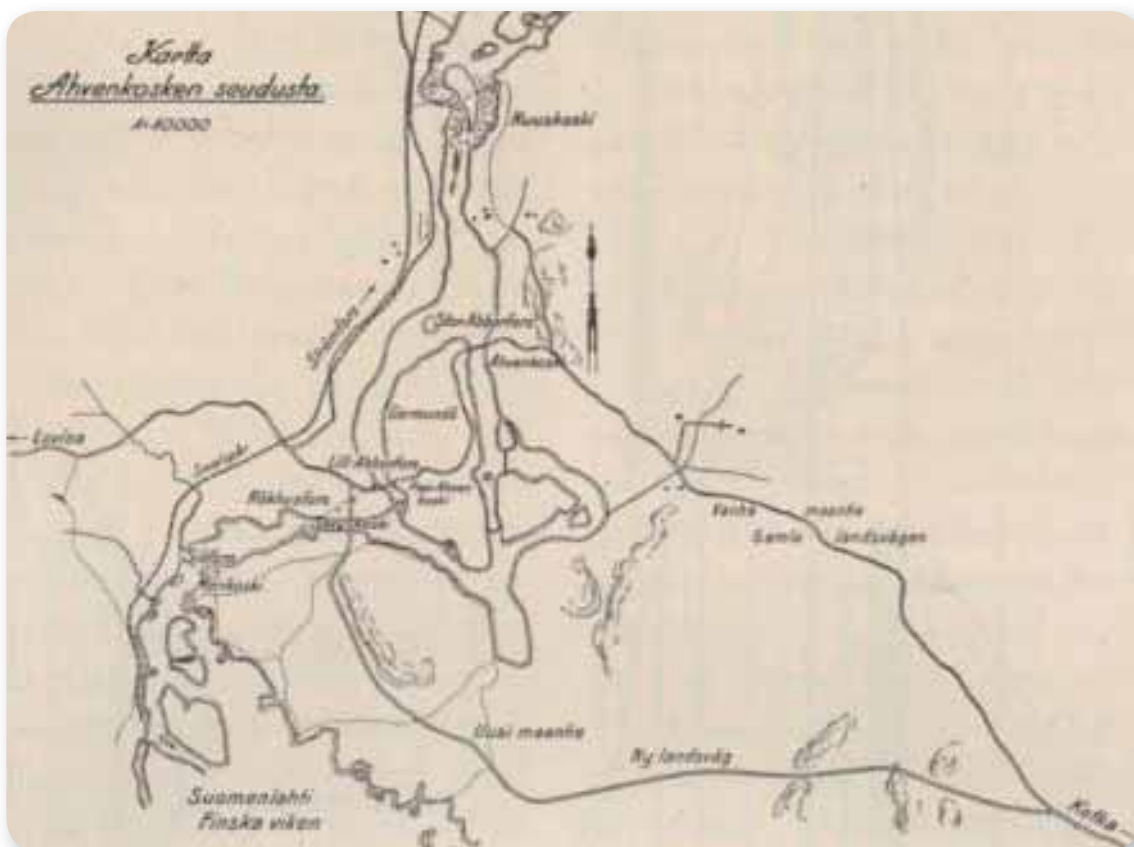
Savukosken siltaa suunniteltaessa lähtökohtana oli hyödyntää vuosisataista tielinjausta ja siltapaikkoja. Ensimmäinen vaihtoehto oli Ahvenkosken heikkokuntoisen Isosillan korjaaminen. Kuitenkin valittiin rakennuskustannuksiltaan kalliimpi vaihtoehto, missä tietä oikaistiin ja korvattiin kaksi vanhaa siltaa yhdellä.

Savukosken sillan rakentaminen päätettiin marraskuussa 1924. Työt oli aloitettu jo syyskuussa tien siirtämisellä 3,5 kilometrin matkalla siltapaikan itäpuolella. Tiedossa oli, että siltapaikan meren puolelle Merikosken rakennetaan voimalaitos. Voimalaitoksen patoallas tulisi nostamaan vedenpintaa noin viisi metriä, jolloin Rajasilta jäisi veden alle.

TVH:n siltaosasto hankki ensimmäiset suuret siltansa kokonaistoimituksina urakoitsijoilta. Tarjouskilpailun voitti tanskalainen, jo silloin suuri kansainvälinen betonirakennusyritys, Christiani & Nielsen halvimman tarjouksen perusteella.

Virran leveys ja siten sillan jännepituus ei voinut olla Christiani & Nielsenille ongelma. Hankaluuksia aiheutti se, että tie tuli vain siltapaikan pohjoispäähän, joka oli hyvin jyrkkä, kallioinen ja metsäinen. Toinen pää oli kapealla niemellä lähes tulevan vedenpinnan tasalla. Virta oli niin voimakas, ettei rakennustelineitä voitu pystyttää virran pohjaan. Työmaa suunniteltiin siten, että sementtiasema oli sillan pohjoispäässä, josta johti köysirata siltapaikan ylitse toiselle rannalle, missä oli tilaa varsinaiselle työmaalle. Christiani & Nielsen esitteli 25-vuotishistoriikissaan Savukosken sillan esimerkkinä kohteesta, missä rakennuspaikka on erityisen hankala. Samassa yhteydessä se esitteli Savukosken sillassa käytettyä Langer-palkkia.

Christiani & Nielsen sai rakennettavaksi Suomessa Savukosken jälkeen kolme muuta kaarisiltaa, jotka tosin poikkeavat rakenteellisesti siitä: Mikonsalmen silta Nurmeksessa (1928), Lieksan silta Pielisjärvellä (1930) ja Tiikkajansalmen silta Hyrynsalmella (1930).



Kuva 6. Savukosken sillan suunnitteluun liittyvältä kartakkeelta erottuvat Suuren Rantatien (Vanha maantie) perinteinen linjaus ja vanhat sillat sekä tieoikaisu (Uusi maantie) ja uuden sillan paikka. Kartakkeessa on merkitty polku Kuuskoskelle ja joen ylityspaikka kosken niskalla. Siltamaisema poikkeaa nykyisestä huomattavasti, koska ennen Ahvenkosken voimalaitoksen valmistumista virran uomat näkyvät nykyisen patoallasjärven paikalla.

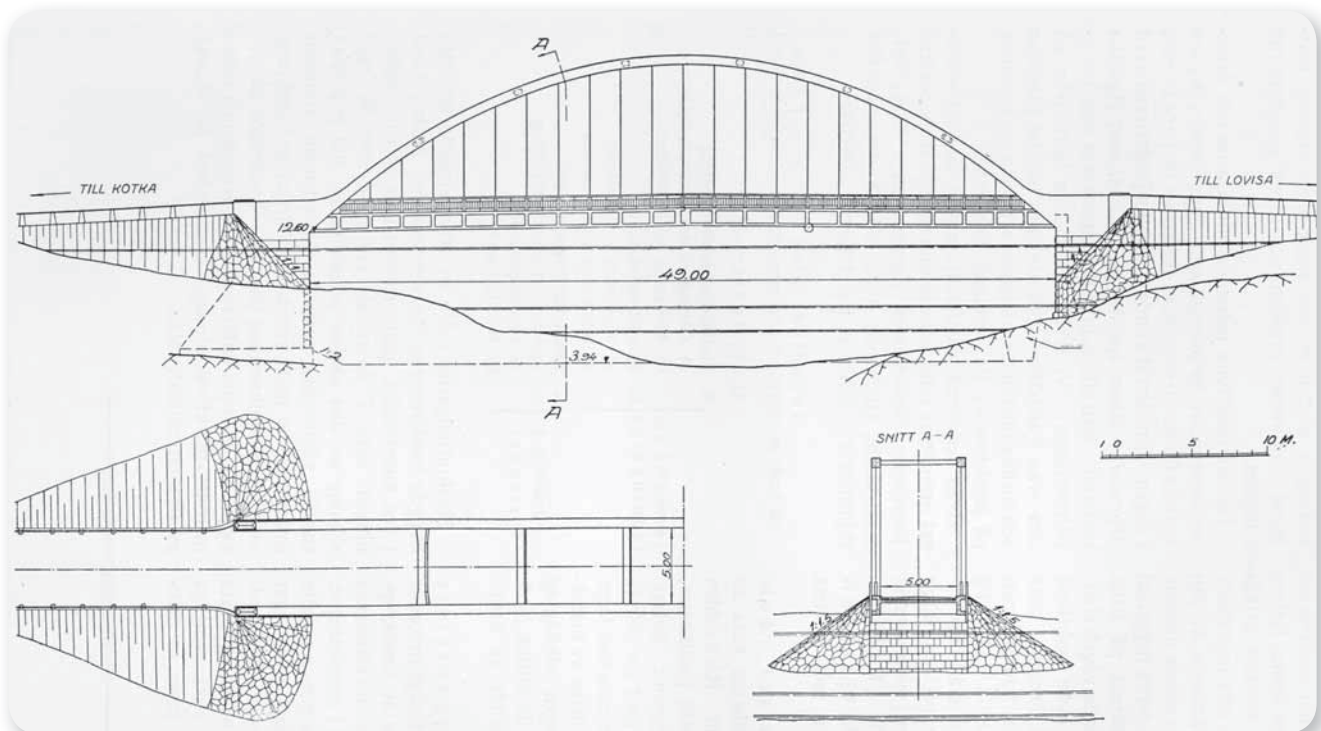
1.3.3 Savukosken sillan rakenne

Savukosken silta on teräsbetoninen yläkaarinen kaa-
risilta. Sen vapaa aukko on 49,0 metrin pituinen ja
ajoradan leveys on 5,0 metriä. Rakennusaikanaan
se on ollut suuri silta. Sillan tyyppi on harvinainen
yksinivelinen kaa-
risilta. Sitä on suomalaisessa tie- ja
siltakirjallisuudessa pidetty maailman ensimmäisenä
tämän tyyppisenä siltana. Silta avattiin liikenteelle tal-
vella 1927 ja vastaanotettiin marraskuussa 1928.

Maatukien rakentamisen yhteydessä pystytettiin 20
metriä korkeat rautaristikkopylväät köysirataa var-
ten. Köysirataa käytettiin sekä rakennusaineiden
kuljetukseen että telineiden pystyttämiseen. Telineet
olivat itsensä kantavia kolminivelisiä ristikkokaaria,
jotka koottiin valmiiksi rannalla. Telinekaaria oli nel-
jä, kaksi kummallekin betonikaarelle. Telinekaarien
väliin tehtiin muottilaudoitus, kaaret raudoitettiin ja
betonoitiin. Ennen valua rautaiset riipputangot oli
asetettu paikoilleen. Sillan jäykistäjänä käytettiin
rautabetonisista Langer-palkkeja. Kansi on betonia ja
se päällystettiin nupukivillä. Rakennustavalla pääs-
tiin siiroihin rakenteisiin, jotka säästivät materiaalia,
joiden lämpötilavaihtelun aiheuttamat muodonmuu-
tokset olivat pieniä ja sillan ulkonäkö on kaunis.

Suomen betonirakentamisen historiassa 1920-lu-
vun sillat edustavat ”rautabetonisiltojen toista su-
kupolvea”, koska niitä rakennettaessa betoniraken-
tamisen normeja oli olemassa ja sillanrakennus oli
siirtynyt talonpoikaiselta pohjalta valtion rahoitta-
maksi ammattityöksi.

Tieteknisesti uudet sillat rakennettiin korkeimman
tasoisilla viertoteillä ja I luokan teillä 9 tonnin kuor-
ma-autolle ja 400 kilon tasaiselle kuormalle neliö-
metrille. Toisen luokan tiellä, joka Helsinki-Viipuri-
tiekin oli, kuorma-auton paino oli 6 tonnia ja tasainen
paino sama 400 kiloa kuin korkealuokkaisemilla
teillä. Nämä määräykset olivat vuoden 1927 tielain
uudistuksessa, mutta ne olivat ilmeisestikin käytös-
sä jo hyvissä ajoissa etukäteen. Moottoriajoneuvo-
jen painon ja kantavuuden kasvu oli erittäin nopeaa
ja nämä ensimmäiset sillat katsottiinkin melko pian
liian kevytrakenteisiksi. Käytössä ne olivat yleensä
sota-ajan yli usein 1960-luvulle saakka, jolloin nii-
den kantavuus ylitettiin jatkuvasti.



Kuva 7. Rakennusaikainen piirros näyttää Savukosken sillan siron ja elegantin muodon. Nykyinen vedenpinta on ylimmän viivan tasalla. Penkereet ja keilat eivät kuuluneet siltaurakkaan. Sillan penkereen kaiteet näyttävät melko massiivisilta sen ajan kaidesuosituksiin verrattuna. Ne näyttävät nykyisin matalammilta suhteessa kaaren päätyyn. Se, rakennettiin ne suunnitelman mukaisesti, ei käy ilmi sillan tiedoista tai kuvista. Sillan kaiteet ovat nykyisin 15 senttiä korkeammat.

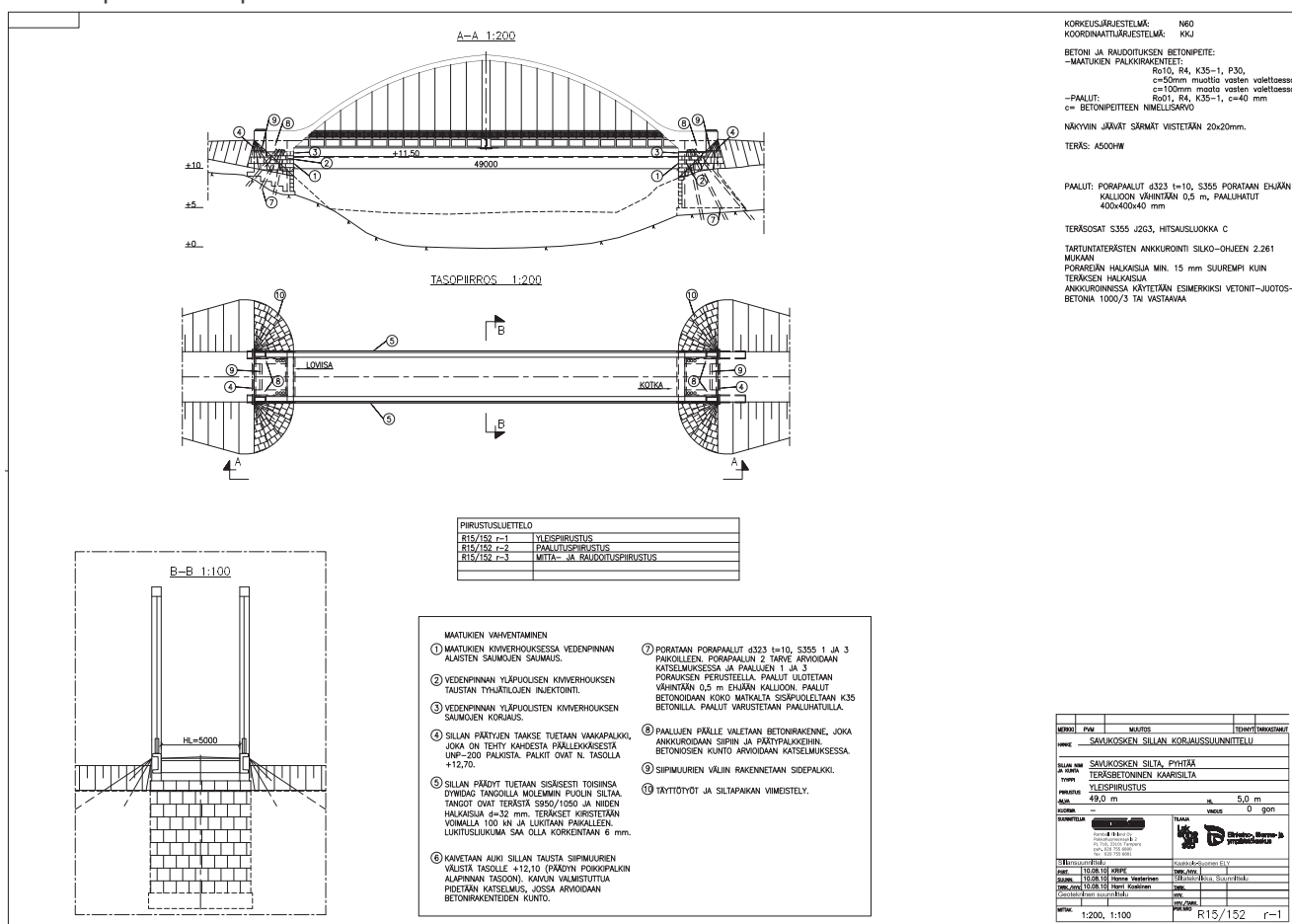
1.3.4 Savukosken sillan vaiheet

Kymijoen sillat olivat Helsinki-Viipuri-maantiellä liikenteellisiä kapeikkoja, jotka eivät vastanneet autoliikenteen vaatimuksia. Savukosken siltaan liittyi tien siirto Pyhtäällä noin kolmen kilometrin matkalla. Sitä seurasi heti tienparannus Pyhtäällä. Muuallakin Helsinki-Kotka välillä tehtiin tienparannustöitä. Valtakunnallisesti tien parannus oli tärkeä. Tie julistettiin vuoden 1938 tieuudistuksessa valtatieksi.

Savukosken sillan betonoinnissa ilmeni vaurioita ja sitä korjattiin 1930-luvun alussa. Sodan aikana tie ja silta palvelivat huoltokuljetuksia. Jatkosodan aikana vuosina 1941–1945 Savukosken sillan varasiltana oli pukkisilta, mutta silta ei vaurioitunut sodan aikana. Siltaa korjattiin vuosina 1944–1945. Tietä korjattiin seuraavan kerran vuosina 1954–1955, jolloin se levennettiin osittain 8 metrin levyiseksi. Tie päällystettiin asfalttibetonilla vuosina 1959–1963. Savukosken silta jäi pois autoliikennekäytöstä vuonna 1967, kun uusi valtatie 7 oikaisu ja silta valmistuivat voimalaitospadon eteläpuolelle.

Sillan peruskorjauksessa vuonna 1981 on käytetty rakenteelle vierasta ruiskubetonointia. Ilmeisesti kukaan korjaus ei onnistunut kovin hyvin, koska vakavia vaurioita ilmeni melko pian remontin jälkeen. Sillan kannen pinnoitukseksi palautettiin nupukivi.

Vuodesta 1998 siltaa on tarkkailtu tehostetusti sen nopeasti etenevien vaurioiden vuoksi. Vuosina 2001 ja 2002 on tehty pienempiä korjaus- ja huoltotoimenpiteitä. Silta on peruskorjattu vuosina 2008–2010. Siltaan on palautettu alkuperäinen rakenne siten, että vuoden 1981 korjauksen rapautunut ruiskubetonointi on kokonaan poistettu. Betonia on jouduttu piikkaamaan erittäin syvälle, koska se oli vaurioitunut pahasti. Uusi betonointi on valettu lautamuottiin, kuten siltaa rakennettaessa. Silta- ja kaiteiden kunnossapito on jatkunut silta- ja kaiteiden kunnossapito- ja huoltokauden aikana. Silta- ja kaiteiden kunnossapito- ja huoltokauden aikana on tehty myös silta- ja kaiteiden kunnossapito- ja huoltokauden aikana.



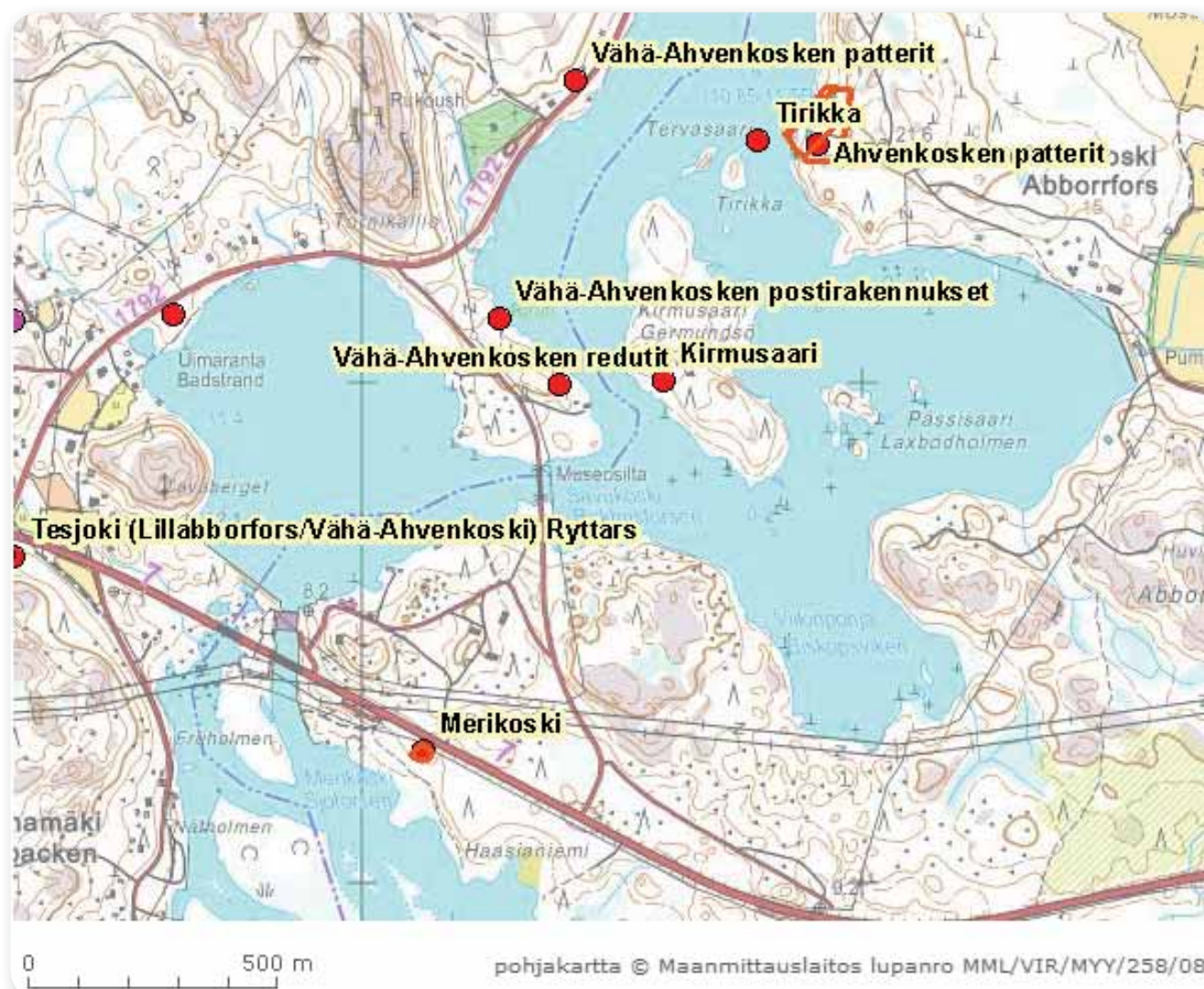
Kuva 8. Korjaustyön yleispiirustus osoittaa, että silta on säilynyt alkuperäisen piirustuksensa kaltaisena. Betonivalun lisäksi sillan maakeilat ja niiden kiveys on kunnostettu. Sillan erikoinen yksinivelin rakenne (kuvasa no 9) on säilynyt ja kunnostettu. Pilkkuviiva kuvaa vanhaa joenpohjaa, jota on ruopattu, kuten siltaa suunniteltaessa odotettiin.

Korjaustöiden yhteydessä ilmeni, että ilmeisesti virtaavan veden eroosio on syönyt sillan maatuokien rakennetta ontoksi. Silta on tuettu paikalleen alkuperäistä huomattavasti vankemmin keinoin. Sillan maatuokiin tehty tukiraudoitus on upotettu kantavaan kalliopintaan saakka rakenteen sisällä, eikä näy ulospäin.

Sillan säilyneisyyden voidaan arvioida parantuneen. Sillan museaalinen tutkittavuus on jäljellä, koska uuden betonoinnin sisällä on alkuperäinen rakenne, alkuperäistä betonia ja raudoitus sekä muutokset on dokumentoitu remontin suunnitelmiin ja työselostukseen sekä tekstinä että kuvina. Sillan voidaan arvioida olevan remontin jäljiltä alkuperäistä vastaava, koska siltaan on tehty vain pakolliset käytön ja iän aiheuttamat korjaukset.

1.3.5 Savukosken sillan ympäristön kiinteät muinaisjäännökset

Suuri Rantatie, Kymijoki ja meri kohtaavat Ahvenkosken seudulla, mikä on poikkeuksellista. Sillan ympäristössä on runsaasti kiinteitä muinaisjäännöksiä eri aikakausilta. Monet näistä esihistoriallisista ja historiallisista jäänteistä liittyvät Suureen Rantatiehen ja siten ainakin välillisesti Savukosken siltaan. Siltapaikan nimi Rökhussforset eli Savutuvankoski viittanee paikalla olleeseen asutukseen.



Kuva 9. Savukosken sillan ympäristössä on runsaasti muinaismuistoiksi luokiteltuja kulttuurirakentamisen jäänteitä. Niistä monet liittyvät kiinteästi Suureen Rantatiehen. Raja- ja rajapostiasema sitovat paikan tieliikennehistoriallisen arvon lisäksi myös sotien, postin ja poliittiseen historiaan. Muinaismuistoista erottuvat selvästi maastossa ruotsalaiset linnakkeet, postitalon kivijalka, Suuren Rantatien linjaus ja sen siltapaikat. Rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluva Ahvenkosken voimalaitos on voimakas maisematekijä. Lähde: Museoviraston paikkatietoporttaali.

Savukosken sillalle johtava Savukoskentie-Rökhuforsvägen oli sillan rakentamisesta 1960-luvulle saakka valtatie 7 osana. Tie peittää alleen osittain perinteisen Vanhan Rantatien linjauksen Pikkusillalle. Lähellä siltapaikkaa on ruotsalainen rajalinnoitus, kylmäkivimuurista ladottu redutti, joka suojaa rajapostikonttori- ja tullirakennusta. Rajapostikonttori siirrettiin paikalle Hattujen sodan jälkeen vuonna 1743 ja se lakkautettiin tarpeettomana vuonna 1812. Vanhan Suuren Rantatien varrella veden rajassa, entisen Rajasillan vieressä, on toisen ruotsalaisen redutin raunio. Näitä sarvilinearitoituksia on joskus kutsuttu ylä- ja alalinnoituksiksi. Ruotsalaisia linnoitteiden jäänteitä on useampiakin lähetyvillä, muttei sillalta tai siltatieltä havaittavissa. Redutit ovat kuuluneet Museoviraston työkohteisiin vuodesta 1990 ja ovat nykymuodossaan restauroinnin tulosta. Aluetta pidetään avoimena vesakoitumiselta. Museovirasto on pystyttänyt linnoituksia esittelevän, jo melko huonokuntoiseksi kuluneen, opastaulun. Vuonna 1993 Savukosken tien ja Suuren Rantatien risteukseen on pystytetty muistomerkki Turun rauhan 250-vuotismuistoksi, jolloin raja siirtyi Vähä-Ahvenkoskelle.

Venäläisten rajalinnoitukset jäävät Suuren Rantatien vanhan linjauksen varrelle Kirmusaareen (Germundsö) ja Suurahvenkosken itärannalle, eivätkä näy Savukosken sillalle tai sen tielle. Tielinjan jatkoa Kirmusaareen, entisen Rajasillan toisella puolella, on nykyisin lähes mahdoton havaita joen länsirannalta. Saaressa tielinja on jäänyt osittain vedenpinnan alle. Sen sijaan Kirmusaaresta Suurahvenkosken yli johtavan sillan rauniot näkyvät Elimäentielle. Venäläisiä rajaposti- ja tullirakennelmia ei ole, koska ne on sijoitettu kauas rajalinjalta.

Suuren Rantatien kylä- tai tilustieksi muuttunut jakso Suurahvenkosken siltapaikan itäpuolella on osittain käytössä Ahvenkosken kartanon kautta kohti Pyhtäätä edelleenkin. Savukosken sillalta itään johtava sillanrakennuksen yhteydessä rakennettu tie yhtyy Suureen Rantatien vanhaan linjaukseen tieraunion kautta noin kolmen kilometrin päässä.



Kuva 10. Suuren Rantatien rajalinnoitukset ovat Museoviraston hoidossa. Vasemmalla on posti- ja tullitalon suojaksi rakennettu redutti ja joen rannassa Alaredutti. Savukosken silta on oikealla. Teiden risteyksessä on Museoviraston opastaulu ja Turun rauhan muistomerkki. Kuva Martti Piltz.

Savukosken sillan ympäristölle on leimallista sillan jälkeen vuonna 1933 valmistunut Ahvenkosken voimalaitos (kartan mukaan nimen pitäisi olla Merikosken voimalaitos) ja sen patoallas. Pato muutti kuohuvan Savukosken voimakkaasti virtaavaksi vesiväyläksi ja muodosti patoaltaan. Nykyisin voimalaitos on Helsingin Energian omistuksessa ja käytössä.

Patoaltaan länsipuolen reunaa kulkee vieläkin havaittava Strömforsin ruukin kapearaiteisen satamaradan ratapenger. Se on osittain rauniona, osittain kunnostettu kevyen liikenteen väyläksi.

Tiet molemmin puolin siltaa liittyvät museosiltaan saumattomana kokonaisuutena, vaikka ne eivät museokohteita olekaan.

Tieliikennehistoriallinen kokonaisuus, ehkä ainut laatuaan Suomessa, muodostuu vanhasta Suuren Rantatien linjauksesta, Vähä-Ahvenkosken siltapaikasta, Suurahvenkosken siltarauniosta, Savukosken sillasta ja nykyisestä Ahvenkosken sillasta, mitä tulevat täydentämään uuden moottoritien sillat. Kokonaisuus tallentaa tie- ja siltaperinnettä hieman yli kilometrin matkalla yli 800 vuoden ajalta.

1.3.6 Savukosken sillan museaalinen arvo

Savukosken silta lähiympäristöineen on kulttuuri-, sota- ja liikennehistoriallinen kohde. Silta ja Suuri Rantatie kuuluvat Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon osana Ahvenkosken historiallista ympäristöä. Lisäksi Suuri Rantatie muodostaa oman rakennetun kulttuuriympäristökohteen. Savukosken silta sijaitsee Kymijoen Natura 2000-alueella (FI0401001), jonka pinta-ala on 4 250 ha. Alue on suojeltu luontodirektiivin perusteella.

Useat Savukosken sillan lähiympäristön jäänteistä liittyvät suoranaisesti ja tyypillisesti tieliikenteeseen ja erityisesti Suuren Rantatien liikennehistoriaan. Savukosken silta on erottamaton osa Suuren Rantatien lähes tuhatvuotista jatkumoa, jossa uusi, aikaisemmat kulkuväylärakennelmat mullistava uudistus on alkamassa, kun moottoritietyömaa käynnistyy vuonna 2012. Savukosken sillan muotokieli siirtyi Ahvenkosken siltaan. Moottoritien Ahvenkosken silloissa on tietoisesti haluttu toistaa nykyajan mittapuissa tätä paikan siltaperinteen mukaista muotoa.



Kuva 11. Strömforsin ruukin kapearaiteinen satamarata alitti Savukosken tien (silloin valtatie 7) sillan kautta. Rautatie oli käytössä vuosina 1905-1955. Ratapenger on osittain kevyenliikenteen väylänä, tiepohjana ja rauniona. Kuva Martti Piltz.

Kaikkiaan 1920-luvulla rakennettiin 22 suurta maantiesiltaa. Tyypipiirustuksia ei näille silloille ollut. Kun TVH:n sillanrakennusosasto aloitti toimintansa vuoden 1925 alusta, se teetätti suurimmat sillat urakoitsijoilla. Neljä silloista on teräsbetonikaaria, joissa kaari tai kaaret ovat yläpuolella. Savukosken silta edustaa näitä siltoja, joista suurin osa on kadonnut eri syistä.

Teknisissä yksityiskohdissaan ja rakentamistavaltaan Savukosken silta on ainutlaatuinen eikä siten edusta yleistä perustyyppiä. Rakenne lienee vieläkin ainutlaatuinen Suomessa. Christiani & Nielsen kuitenkin rakensi kolme muuta siltaa Suomeen. Yhteensä nämä neljä rautabetonista kaarisiltaa ovat lukumäärältään noin viidesosa 1920-luvun suurista maantiesilloista eli niitä on perusteltua pitää tyyppillisinä siltoina. Ulkomaalaisen urakoitsijan käyttö on samalla perusteella tyyppillistä. Savukosken silta on silloin esimerkki 1920-luvun tyyppillisistä suurista maantiesilloista. Savukosken silta on keskeisellä paikalla erästä valtakunnan tärkeimmistä maanteista. Se on ollut ensimmäisiä kohteita koko Helsingin–Kotkan–Viipurin tien järjestelmällisessä parantamisessa autoliikennetieksi.

1.3.7 Savukosken silta Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Tie- ja vesirakennuslaitos käynnisti vuonna 1974 selvitystyön, jonka tavoitteena oli kartoittaa historiallisesti arvokkaat tieosat ja sillat. Taustalla olivat Tieyhdistys ry:n, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry:n ja Muinaistieteellisen toimikunnan (nyk. Museovirasto) aloitteet. Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohteet vuonna 1982, jotka edelleenkin ovat kokoelman pääosa. Normaalien museo-opperiaatteiden mukaisesti kohteet päätettiin pyrkiä säilyttämään niiden museomishetken kunnossa.

Tiehallinnon museokohteita koskevan kokoelmapolitiikan määrittelemiin valtakunnallisen tiehistorian ajanjaksoihin Savukosken silta voimakkaimmin liittyy ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920- ja 1930-luvuilla”. Toissijaisesti se liittyy myös ajanjaksoon ”Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys”, mihin sen liittyy tien kuuluminen ensimmäisiin valtateihin vuonna 1938. Myös sillan sijainti Jaakko Teitin valitusluettelon tieselitelmiä Kymijoen suun siltapaikalla korostaa sen tieliikennehistoriallista arvoa.

Savukosken sillan historiaselvityksen arvotuksessa todettiin:

1. Savukosken sillasta ja sen kulttuurisista liittymistä on historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys. Tieteelliset kriteerit täyttävistä teoksista ja alkupe-
räislähteistä löytyi mainintoja sillasta kohtuullisen paljon. Erityisen arvokas on Suuresta Rantatiestä koottu inventointimateriaali.

2. Selvityksen perusteella Liikenneviraston museo-
kokoelman arvoluokituksessa Savukosken sillalla on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa, koska se on tyyppillinen TVH:n siltaosaston urakoitsijoilla 1920-luvulla teetättämä suuri silta vilkkaasti liikennöidyllä maantiellä, joka ensimmäisten teiden joukossa nimettiin valtatieksi. Sillan rakentamiseen vaikutti olennaisesti se, että koko Porvoon ja Kotkan välistä tietä parannettiin järjestelmällisesti. Sillan tieoikaisun tuottamien säästöjen liikennöinti- ja hoitokuluissa arvioitiin kompensoivan sillan ja tien kokonaisratkaisun kalliimman hinnan.

Kokoelmapolitiikan määrittelemistä tieliikenteen keskeisistä kausista Savukosken silta edustaa kautta ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-luvulla ja 1930-luvulla”. Silta dokumentoi erittäin hyvin tätä valtakunnallisen tieliikennehistorian keskeistä ajanjaksoa.

Savukosken silta on pitkäaikainen vakiintunut kulkuyhteys osana Suurta Rantatietä. Tien ja siltapaikan kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri. Savukosken sillan ympäristön useat rakennetun kulttuurin jäänteet liittyvät suoranaisesti tiehen ja sen palveluihin. Myös sillan sijainti Ruotsin ja Venäjän entisellä rajalla antaa sille Suomessa poikkeuksellisen kansainvälisen ja ulkopoliittisen arvon.

Suomessa on myös poikkeuksellista, että muutama sadan metrin matkalle sijoittuu neljä siltaa tai siltapaikkaa noin 800 vuoden aikajaksolta. Lisäksi sotatapahtumat liittyvät nimenomaan sillan luonteeseen kulkuyhteytenä ja liittyvät siihen sotahistoriallisen arvon.

3. Kun Savukosken siltaa suunniteltiin, valittiin tien siirtäminen, joka lyhensi tietä ja teki sen helpommin autolla ajettavaksi. Tielinjauksen muuttuessa kaksi siltaa voitiin korvata yhdellä. Kaikki nämä ominaisuudet ovat siltapaikalla yhäkin nähtävissä ja tutkittavissa. Savukosken silta on korjattu neljään kertaan

sen elinkaaren aikana. Korjaukset ovat alentaneet sen säilyneisyyttä jonkin verran. Sillan perusrakenne on yhä alkuperäinen ja tutkittavissa. Se vastaa pääosin rakennuspiirustusta ja mitat vastaavat alkuperäisiä suunnitelmia. Sillan rakenteellinen säilyneisyys on hyvä. Viimeksi tehty remontti on palauttanut sillan alkuperäiset rakennepiirteet. Se, että kaiteet ovat hieman alkuperäistä korkeammat, ei vähennä säilyneisyyttä merkittävästi.

Sillan säilymisen edellytykset ovat hyvät eikä sitä varsinaisesti uhkaa mikään. Silta on remontin jäljiltä lähes uutta vastaavassa kunnossa, joten sen säilymisikäennuste on useita vuosikymmeniä. Kymenlaakson maakuntakaavassa Savukosken silta ja koko Ahvenkosken kulttuuriympäristö on asianmukaisesti suojeltu. Myös Pyhtään ja Ruotsinpyhtään kuntien yhteisessä osayleiskaavassa silta on merkitty suojelukohteeksi. Ahvenkosken historialliset kohteet mainitaan myös Kymenlaakson kulttuuriympäristöjen toimenpideohjelmassa.

Museokohdekokoelmaan kuuluu kymmenen teräsbetonista siltaa, joista kaarisilloja on neljä. Näistä kolme ovat ”ensimmäisen sukupolven” siltoja, jotka rakennettiin vuosina 1911–1918. Savukosken silta ei siis ole kokoelmassa toisinto muista teräsbetonikaarisilloista. Kokoelmassa on neljä Suuren Rantatien siltaa. Museokohdekokoelman muut Suuren rantatien sillat edustavat muita aikakausia ja rakennustekniikoita kuin Savukosken silta, joten se ei ole niidenkään toisinto. Verrattuna muihin museokohdekokoelman kohteisiin Savukosken silta on kokoelmassa ainutlaatuinen aikakautensa ja ilmiönsä edustaja, eikä se ole toisinto mistään kokoelman muusta museosillasta.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

Savukosken silta sijoittuu Uudenmaan maakuntakaavan ja Kymen maakuntakaavan rajalle. Ympäristöministeriö vahvisti Uudenmaan maakuntakaavan 8.11.2006. Kymenlaakson vaihemaakuntakaava, joka sisältää maakunnan taajamien ulkopuoliset alueet, on vahvistettu 14.12.2010.

Osayleiskaava

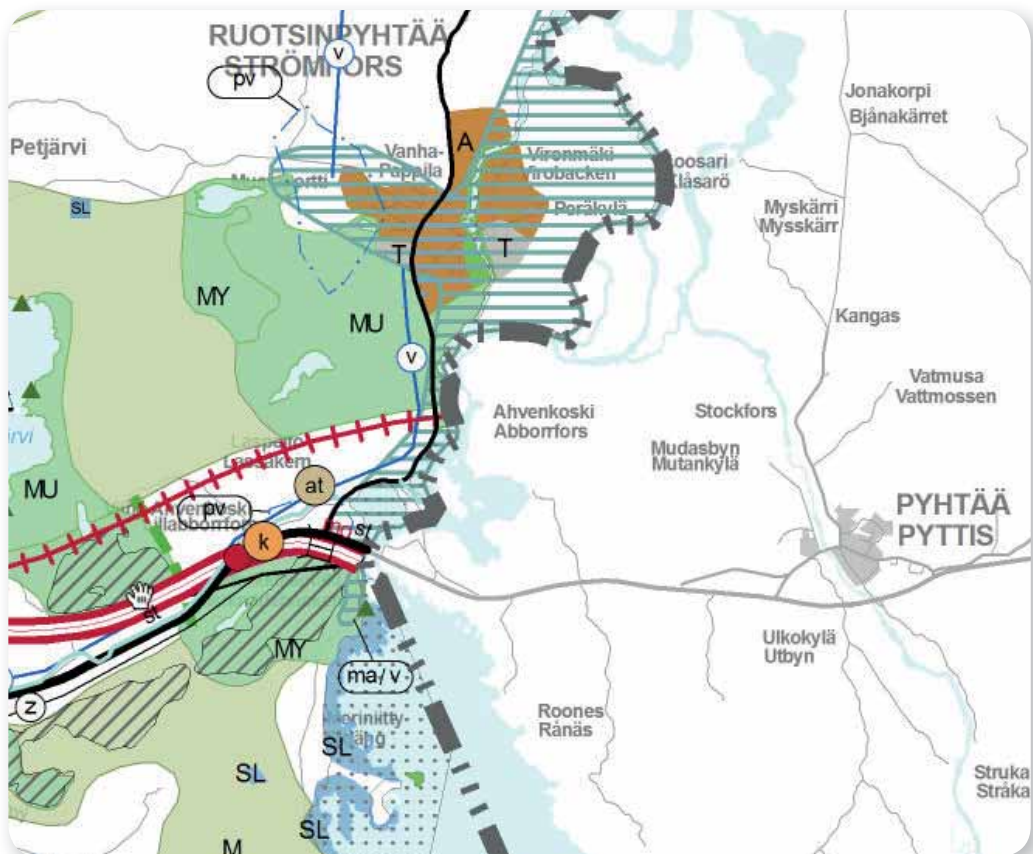
Ruotsinpyhtään ja Pyhtään kuntien yhteinen Ahvenkosken osayleiskaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 30.5.2008.

Kaavassa sillan eteläpään lähialue on osoitettu retkeily- ja ulkoilualueeksi (VR). Sillan itäpuolella on varattu alue venevalkamaksi (LV).

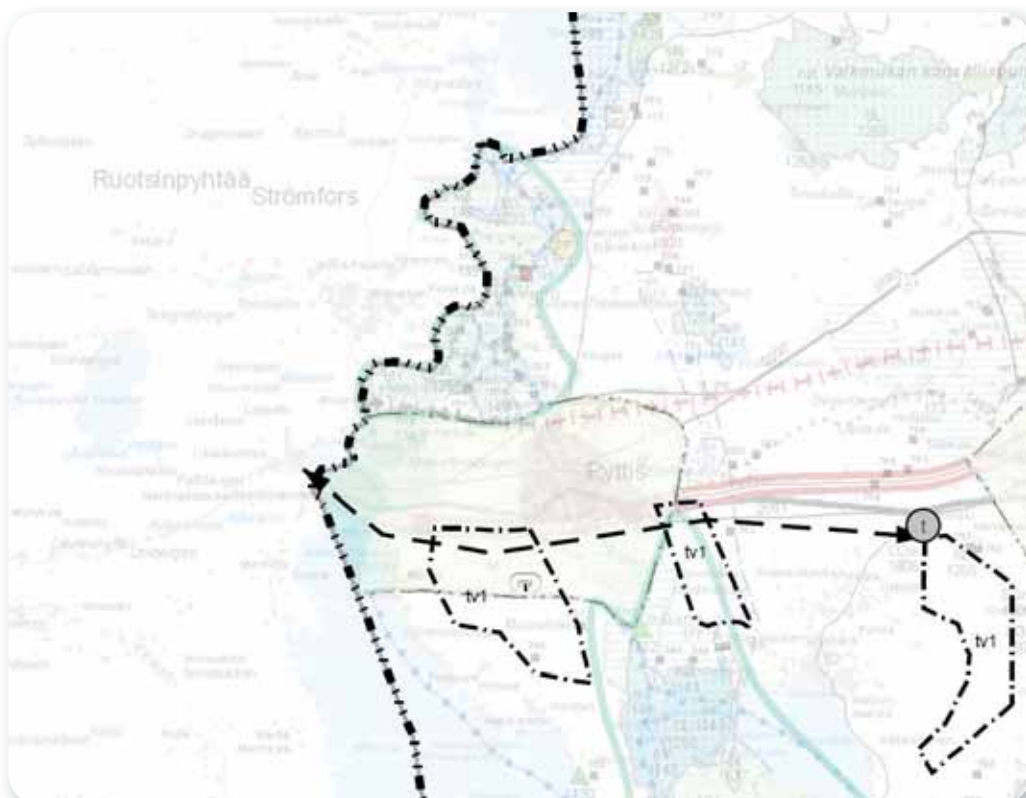
Sillan pohjoispuolella tien länsipuoli on varattu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolle ei saa sijoittaa rakentamista (MY). Tien itäpuoli on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta ja jolla ympäristö säilytetään (MU-2/s). Alueelle ei saa sijoittaa rakentamista lukuun ottamatta ulkoilua palvelevia rakennuksia ja rakenteita. Näistä on kuitenkin pyydettävä Museoviraston lausunto.

Sillan pohjoispuolella on lukuisia muinaismuistokohteita (SM).

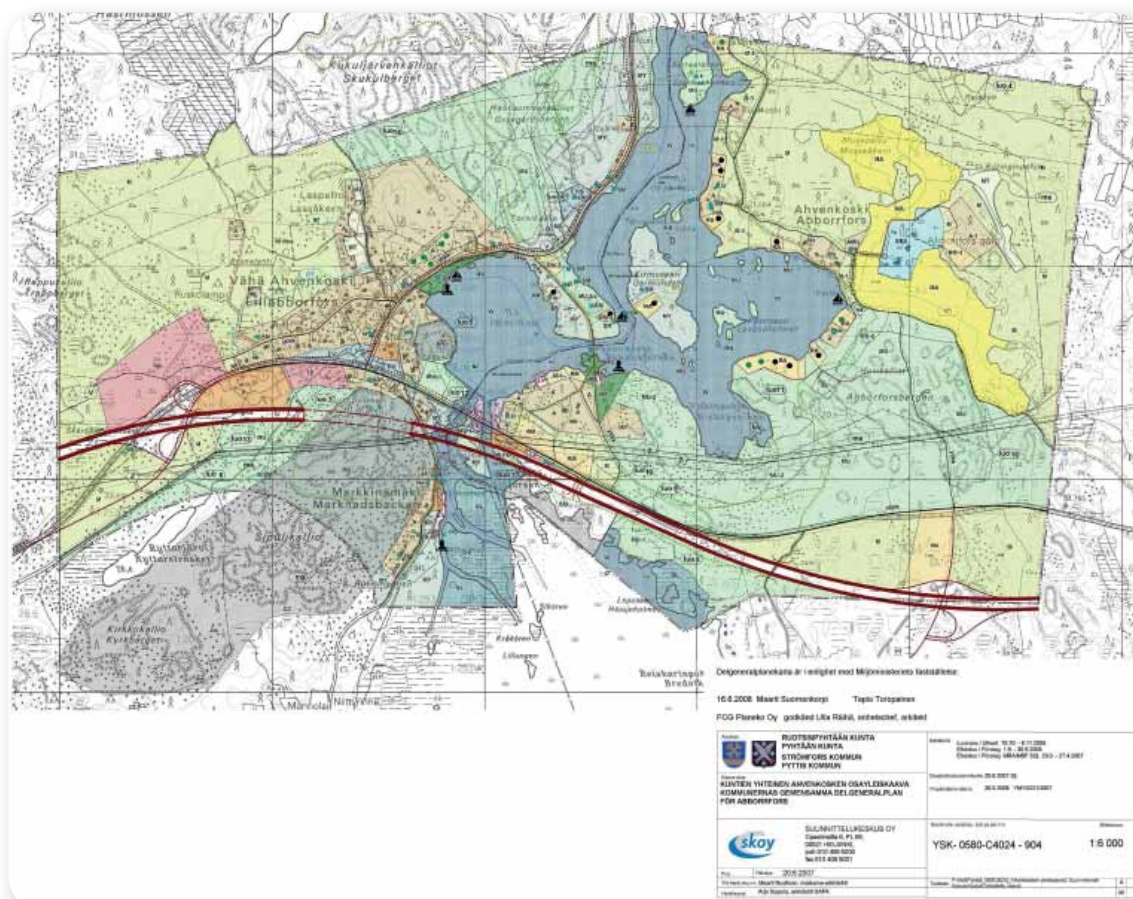
Sillan kautta kulkee ohjeellinen ulkoilureitti.



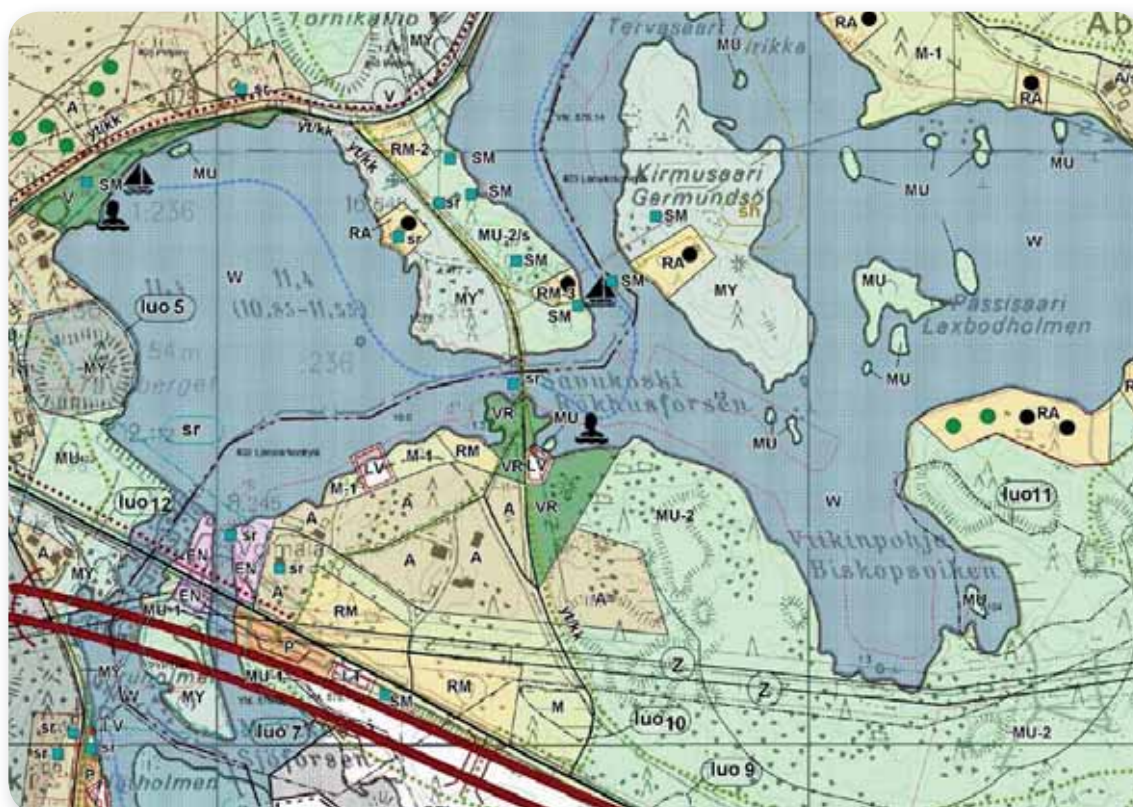
Kuva 12. Ote Uudenmaan vahvistetusta maakuntakaavasta.



Kuva 13. Ote Kymen vahvistetusta vaihemaakuntakaavasta.



Kuva 14. Osayleiskaava kokonaisuudessaan

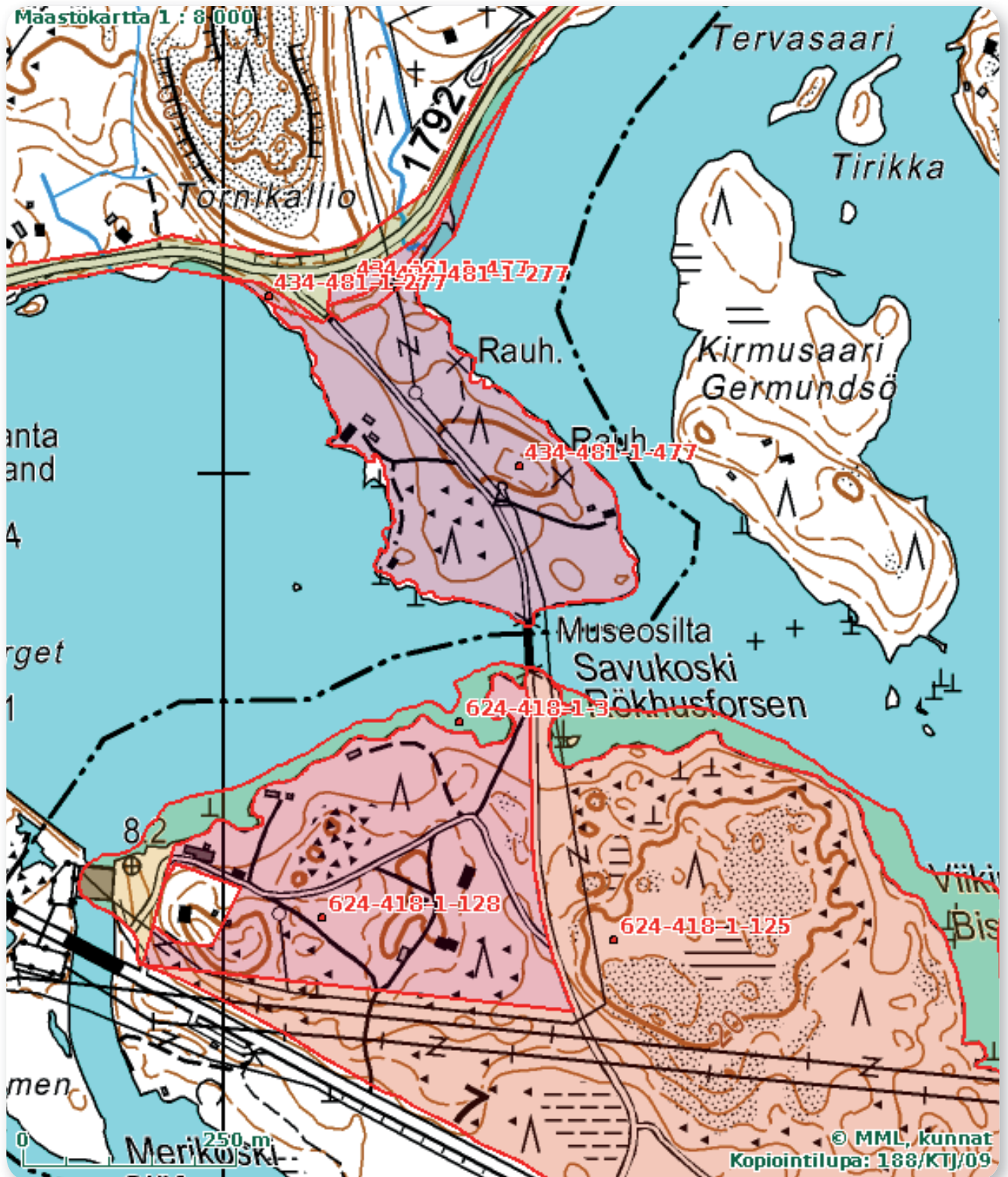


Kuva 15. Ote osayleiskaavasta

Asemakaavat

Sillan lähiympäristöä ei ole asemakaavoitettu.

2.1.2 Maanomistus



Kuva 16. Sillan pohjoispuolella maanomistaja on Risto Ilmari Aarnio-Wihuri (kiinteistötunnus 434-481-1-477). Sillan eteläpuolella tien länsipuoli kuuluu Tornator Oy:lle (kiinteistötunnus 624-418-1-125) ja tien itäpuoli Stora Enso Oy:lle (kiinteistötunnus 624-418-1-128). Sillan eteläpuolen vesialue (kiinteistötunnus 624-418-1-3) kuuluu Oy Mankala Ab:lle Tiedot kiinteistötietojärjestelmästä 4.11.2011.

2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö

Sillan eteläpää on metsämaastoa. Vanhan Viipurintien länsipuolella on Ahvenkosken voimalaitokseen liittyviä asuinrakennuksia, jotka ovat tyhjiillään.

Sillan pohjoispuolinen alue on pääosin metsämaastoa. Savukoskentien länsipuolella on yksi lomakiinteistö ja tien itäpuolella tyhjiillään olevia rakennuksia ja veneilyreitit varrella oleva matkustajalaituri. Lisäksi alueella on 1700-luvun puolustuslinnoituksia, redutteja.



Kuva 17. Siltapaikka etelästä katsoen. Kuva Martti Piltz.



Kuva 18. Laituri ja tyhjiillään olevia rakennuksia puolustuslinnoitteiden vieressä. Salmen toisella puolella sijaitsee Kirmusaari. Kuva Laura Soosalu.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Savukosken silta sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan Suomenlahden rannikkoseudulle. Eteläinen rantamaa on korkokuvaltaan pääasiassa alavaa, muinaista merenpohjaa. Maiseman peruselementtejä ovat pohjois-eteläsuuntaiset jokilaaksot ja näiden väliset viljavat savikot tai metsäiset, kumpuilevat kallioalueet.

Suomenlahden rannikolla on runsaasti paljaita, kalliisia metsämaita ja erilaisia saaristoalueita. Maiseman monipuolisuus johtuu maa- ja kallioperän sekä merenlahtien rikkonaisuudesta. Rannikon maisema muuttuu karummaksi itään päin mentäessä ja maisemassa korostuvat louhikkoiset rapakivikot ja suuret siirtolohkareet.

Alueella on pitkä asutushistoria, viljavat savikot on otettu jo varhain viljelykäyttöön. Alueen kulttuurihistoriallisia piirteitä edustavat pienipiirteisen kyläasukituksen ohella mm. linnoitukset, kartanot ja ruukin-alueet.

Kymijoen laakso muodostaa valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen Salpausselän ja Suomenlahden rannikon välillä (valtioneuvoston periaatepäätös 1995). Kymijoen varren laajimmat viljelyalueet ovat pohjoisessa, pienipiirteiset viljelyalueet sijoittuvat joen keski- ja alajuoksulle. Pyhtään kirkonkylän kulttuurimaisema täydentää Kymijoki-laaksoa rannikon tuntumassa.

Sillan lähiympäristön maisema on kaunis ja monimuotoinen. Sillalta avautuvat näkymät sekä Kirmusaareen että Ahvenkosken voimalaitoksen suuntaan. Rantametsien raivaus on avannut hienoja ja vaihtelevia näkymiä myös rannoilta. Loivapiirteiset ranta-alueet mahdollistavat myös pääsyn veden ääreen.



Kuva 19. Näkymä Savukosken pohjoisrannalta. Alueen maisemakuva on kaunis ja monimuotoinen, polveileva vesistö, kaarisilta ja saaret muodostavat hienon kokonaisuuden. Kuva Martti Piltz.

2.3 Luonnonympäristö

Natura-alueet

Kymijoki, kokonaisuudessaan 4250 ha laaja vesistö, on Natura 2000-verkoston kohde (FI0401001). Kymijoki on Suomen neljänneksi suurin joki, ja se laskee Suomenlahteen. Kymijoen läntisin suuhaara, Ahvenkoskenlahti, kuuluu valtakunnallisen lin-

tuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin. Ahvenkoskenlahti on ainoita eteläisen Suomen laajoja luonnontilaisia jokisuistoja. Kohteen suojelu on tarkoitus toteuttaa vesilailla ja/tai luonnonsuojelulailla.



Kuva 20. Kymijoen Natura-alue, lähde www.ymparisto.fi. Ahvenkoski kuvan vasemmassa alalaidassa.

Kasvillisuus

Suomenlahden rannikkoseudun alueen kasvillisuus on pääosin rehevää. Metsät ovat kuusivaltaisia havumetsiä, joissa kasvaa myös jaloja lehtipuita. Alkuperäisen sillan rakennusaikana ympäröivä metsäkasvillisuus on ollut havupuuvaltaista, nykyisin metsä on rehevämpää.

Maa- ja kallioperä

Ahvenkoskenlahden alueen kallioperä on rapakivigraniittia ja maaperä hienosedimenttitasankoa. Ranta-alueiden tasankojen korkeusvaihtelu jää alle viiden metrin. Lahden vieressä oleva Markkinämäki kohoaa yli 60 metrin korkeuteen merenpinnan yläpuolelle. Savukosken sillan lähiympäristössä maasto on alavaa.

Pohjavesialueet

Markkinämäen pohjoispuolella, nykyisen valtatieen kohdalla, on pohjavedenhankintaan soveltuva alue, Ahvenkoski. Alue ei ulotu Savukosken sillalle.



Kuva 21. Näkymä sillan etelärannalta Kirmusaaren suuntaan. Kuva Laura Soosalu.

2.4 Sillan tekniset lähtökohdat

2.4.1 Sillan perustiedot

Silta on vesistösilta, joka ylittää Kymijoen läntisen päähaaran Ahvenkosken sivuhaaran. Sillan numero on KaS-973 ja sillan tieosoite on Vanha Viipurintie, joka on yksityistie.

Silta on tyypiltään teräsbetoninen kaarisilta. Sillan rakenne on harvinainen, yksinivelinen kaarisilta, joka on tiettävästi ensimmäinen tämäntyyppinen maantiesilta maailmassa.

Sillan kokonaispituus on 60,00 metriä, jännemitta on 50,00 metriä ja vapaa aukko 49,00 metriä. Sillan alkukukorkeus on 1,10 metriä. Sillan kannen pituus on 50,60 metriä ja kokonaisleveys 6,25 metriä. Sillan hyötyleveys on 5,0 metriä ja todellinen kulkukorkeus 4,30 metriä.

Alkuperäinen silta on valmistunut 1927 ja mittava peruskorjaus vuonna 2010. Sillan yleiskunto ja päällysrakenteen kunto on luokiteltu hyväksi (vastaanototarkastus 3.12.2010). Sillalla on sallittu ainoastaan kevyt liikenne.

2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito

Sillan kunnossapidosta vastaa Kaakkois-Suomen ELY-keskus, aluevastaavana toimii Risto Hämäläinen. Silta sisältyy Kotkan alueurakkaan, josta vastaa syksyyn 2013 saakka YIT.

Hoitourakkaan sisältyy sillalle johtavan tien (Vanha Viipurintie) auraus huhtikuun lopussa ja puomien avaaminen talven jälkeen. Sillalla ei ole talvikunnossapitoa. Sillan korjauksen valmistuttua alueella ei ole tehty muita toimenpiteitä. Silta pestään vuosittain juhannukseen mennessä.

Varusteena sillan eteläpuolella on jätteiden syväkeräysastia, puinen katos ja opastaulu, jotka kuuluvat ELY:lle. Jäteastia tyhjennetään pari kertaa kesässä, tarvittaessa myös talvella. Alueella on tilaa pysäköinnille, joka on osoitettu liikennemerkillä. Pysäköintitilaa on riittävästi.

Opastaulu on uusittava, katoksen säilyttämistä tai korvaamista esimerkiksi penkeillä voidaan harkita.

Siltaa ja sen lähiympäristöä ei ole valaistu.



Kuva 22. Näkymä sillalta pohjoiseen. Kuva Laura Soosalu.



Kuva 23. Sillan lähiympäristön opastaulu ja katos. Kuva Laura Soosalu.

2.6 Matkailu

2.6.1. Ahvenkosken osayleiskaava-alueen toiminnalliset kehitysideat

Ahvenkosken alueella on voimassa vahvistettu, silloisten Pyhtään ja Ruotsinpyhtään kuntien yhteinen osayleiskaava. Alueen matkailuun, jonka vetovoimatekijöitä ovat toisaalta meren ranta ja kalastus, historiallinen ympäristö, toisaalta Strömforsin ruukin palvelut, on ideoitu jokseenkin kaikki mahdolliset matkailupalvelut hotellista leirintäalueeseen ja erilaisiin elämyspalveluihin. Vahvistettu kaava on kuitenkin Ahvenkosken ympäristöä suojeleva; suurin osa patoaltaan rannoista säilyy metsävaltaisina (MU, MU-1 ja MU-2 merkinnät). Sillan eteläpäässä on retkeily- ja ulkoilualue (VR). Vt 7:n varteen, levähdysalueen kohdalle, on merkitty matkailupalvelujen alue (RM). Kaavassa mahdollistetuista matkailun kehittämishankkeista ei ole yksikään lähtenyt liikkeelle, eivätkä ne ole Pyhtään kunnan kärkihankkeita.

Keskeinen lähtökohta on Ahvenkosken levähdysalue ja sen palveluiden kehittäminen. Savukosken silta on kulkuyhteytenä ja ulkoilureittinä mukana suunnitelmissa. Levähdysalue on jo nykyisin tunnettu kalastusmatkailukohde. Voimalaitoksen alakanaava on kaikissa urheilukalastusoppaissa mainittu kiinnostava kohde. Myös paikalla tavatut kalastajat pitävät sitä erinomaisena kalastuspaikkana. Kaavaselostus korostaa Savukosken siltaa rakennuskulttuurikohteena ja sen roolia osana Ahvenkosken rakennuskulttuurikonaisuutta. Kaavan mahdollistama matkailupalveluiden kehittäminen ei uhkaa siltakohdetta, mutta saattaa lisätä sen käyttöä.

2.6.2 Matkailupalveluiden kehittäminen

Kymenlaakson kuntien kehitysyritys Cursor Oy on laatinut alueelle matkailustrategian, joka on julkistettu vuonna 2011 nimellä Kotkan–Haminan seudun matkailun ja tapahtumatuotannon strategia. Siinä esitetään visioksi vuonna 2020, että ”Kotkan–Haminan seutu on Suomessa ja Pietarin alueella kärkituotteistaan tunnettu ympärivuotinen matkailu- ja tapahtuma -kohde.”

Strategian nimestäkin voi päätellä, että strategian painopiste on alueen vetovoimaisemmissa kohteissa, vaikka siinä esiintyy usein sanoja, jotka liittyvät myös Ahvenkosken historialliseen ympäristöön. Kuitenkin toimenpidesuunnitelmassa mainitaan, että

opastesuunnitelma laaditaan tehdyn kartoituksen pohjalta seudun kuntien yhteistyönä Cursor Oy:n, matkailun seuturyhmän sekä maakunnallisten ja yli-maakunnallisten toimijoiden kanssa alkaen vuonna 2011:

- Tiehallinnon alaisten opastamahdollisuuksien kartoittaminen
- Tienvarsien kaupallisten opasteiden hankinta
- Modernien informaatioteknologioiden käyttöönotto opastamisessa
- Taajama-alueiden sisäisen opastuksen arviointi ja kehittämissuunnitelman laadinta
- Vierassatamien opasteiden kehittäminen

Tietävästi E 18-tielle on tekeillä suunnitelma, jossa tien liittymien ja levähdysalueiden vetovoimaa kartoitetaan ja pyritään kehittämään.

Matkailupalveluista lähinnä opastus on Savukosken sillan hoidon kannalta tärkeää. Strateginen matkailun kehittäminen painottuu Venäjän yhteyteen, jolloin se vaikutta luonnollisesti kielivalintaan.

3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museosilta

Savukosken silta on peruskorjattu vuosina 2009 ja 2010. Korjaaminen kuuluu myös kestopurkateoksen sillan elinkaareen. Sen kunto vastaa korjauksen jälkeen lähes uutta siltaa. Silta muistuttaa ulkonäöltään alkuperäistä siltaa pääteltynä sillan suunnittelukuvista. Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti kohteet pyritään säilyttämään niiden museointiajankohdan mukaisessa kunnossa. Savukosken sillan nykyinen ulkomuoto on huomattavasti lähempänä alkuperäistä kuin 1980-luvun ruiskubetonointi. Sillan perusrakenne on kuitenkin alkuperäinen ja museologisessa mielessä sen tutkittavuus on jäljellä.

Silta ei tarvitse todennäköisesti useampaan vuosikymmeneen normaalin kuntotarkastusten ja huoltotoimenpiteiden lisäksi mitään erikoistoimenpiteitä museokohteena. Sillan kuormitus on vähäinen, kun se on vain kevyen liikenteen käytössä. Sillan muulta liikenteeltä suojainen, mutta moottoriajoneuvoilla helposti saavutettava, paikka saattaa tehdä siitä alttiin ilkeille, josta vähäisiä oireita on näkynyt maastokatselmuksissa.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Savukosken silta on osa Ahvenkosken historiallista ympäristöä. Sillan rooli ympäristössä on Ahvenkosken voimalaitoksen ohella tuoda vuosituhantiseen kulttuuriympäristöön Suomen itsenäisyyden alkuvuosikymmenten teollistumisen, voimatuotannon ja liikenteen kasvun ulottuvuus.



Kuva 24. Savukosken silta on ulkomuodoltaan alkuperäistä muistuttavassa kunnossa. Todennäköisesti sillan museaalinen ikä on vuosikymmeniä. Silta on olennainen osa sekä ympäröivää maisemaa että rakennettua kulttuuriympäristöä. Kuva Martti Piltz.

Silta on arvoisessaan kunnossa ja edustaa tieliikennettä hienosti. Siltaan liittyy luonnollisesti tie, joka kummallakin puolella siltaa on noin kilometrin matkalla tieoikaisua, joka rakennettiin, kun Savukosken siltapaikka valittiin ja samalla tietä oikaistiin jolloin myös sen geometria muuttui paremmin autoille sopivaksi. Tie on suunnilleen 1950-luvun kuosissa. Tien kunto on tyydyttävä, mutta se rappeutuu todennäköisesti kiihtyvällä vauhdilla vähäisen hoidon takia.

Tiehen liittyy sillan molemmilla puolilla, mutta erityisesti länsipuolella (pohjoispuolella) ruotsalaisten linnoitusten (Vähä-Ahvenkosken ylä- ja alaredutit) ja posti- ja tullikonttorin sekä Vanhan rantatien rauniot ja Pikkusillan siltapaikka. Ne ovat Museoviraston hoidossa. Yhteensä Savukosken silta ja Vanhan Rantatien rakennettu kulttuuriperinne ovat Suomen oloissa poikkeuksellisen edustavat, mikä aset-

taa toiveita ja tarpeita niiden riittävän laadukkaalle opastukselle. Myös tie sillalle (Savukoskentie) länsipuolelta sisältää kulttuurikerrostumina ainakin vanhan valtatie 7 selvästi näkyvät jäänteet, sen alle suurelta osaltaan jääneen perinteisen Vanhan Rantatien sekä Strömforsin ruukin vanhan tehdasradan. Tiellä on melko pitkät jaksot kivipylväskaidetta rautatien ylittävän sillan kohdalla, mikä ei voi mitenkään avautua katsojalle ilman opastusta.

Ahvenkosken historiallisen ympäristön ymmärtämiselle ja opastukselle keskeinen paikka tulee olemaan moottoritien Ahvenkosken levähdysalue, joka nykyisinkin on suosittu pysähdyspaikka ja maan kuulu kalastuspaikka.



Kuva 25. Savukoskentie on suunnilleen 1950-luvun tieremonttia vastaavassa kunnossa, tosin rappeutuneena. Tielinja noudattaa Savukosken sillan yhteydessä rakennettua tieoikaisua, joka peittää alleen vanhan Suuren Rantatien. Tien kivikaitteet puujohteineen on rakennettu Strömforsin ruukin tehdasradan ylikulkusillalle. Toivottavasti maanomistaja avaa risukoituneen näkymän patojärvelle. Kuva Martti Piltz.

3.1.3 Maisema ja luonto

Silta ja sitä ympäröivä maisema muodostavat arvokkaan kokonaisuuden. Tavoitteena on säilyttää sillan lähiympäristö sillan maisemallista merkitystä korostavana. Erityisesti sillalle johtavien teiden, levähdys- ja pysäköintipaikkojen ympäristön tulisi olla puoliavointa ja vesistömaisemaan avautuvaa. Sillan lähialueiden maisemanhoidosta vastaavat alueen maanomistajat.

Sillan ja sen lähiympäristön hoito tulee toteuttaa niin, etteivät ne heikennä alueen merkittäviä luonnonarvoja, mm. Natura 2000-verkoston kohdetta, Kymijokea.

3.1.4 Maankäyttö

Sillan lähialue on pääosin metsää ja sillan arvon säilymisen suhteen on tavoitteena säilyttää se edelleen rakentamattomana.

3.1.5 Liikenne

Sillalle johtaa tie sen molemmista suunnista, mutta läpiajoliikenne sillalla on estetty liikennemerkillä. Sillan päissä pysäköivien autojen määrä on pieni, joten liikenteellisiä järjestelyjä ei niiden suhteen ole tarpeen tehdä.

Tavoitteeksi voidaan asettaa myös kohteen saavutettavuuden parantaminen, miten kohteeseen opastetaan valtatielle 7 rakennettavalta Ahvenkosken uudelta levähdysalueelta.

Sillan käytön edistäminen ulkoilu- ja virkistysreitin osana nykyistä aktiivisemmin on kiinni kuntien suunnitelmista.

3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Sillan ja sen ympäristön jäsentely

Sillan eteläpäässä oleva pysäköinti- ja opastusalue rajataan sillasta siten, että silta mielletään vain kevyen liikenteen yhteydeksi. Tällä rauhoitetaan sillan lähiympäristöä.

Pysäköintialue reunustetaan sillan puolelta graniittisella reunakivellä, jolloin silta on reunakiven korkeuden verran pysäköintialuetta ylempänä. Reunakivestä jatketaan opastaululle saakka.

Periaatepiirros alueen jäsentelystä on seuraava:



Kuva 26. Periaatepiirros Savukosken sillan eteläpään järjestelystä. Pysäköintialue rajataan siltaympäristöstä graniittisella reunakivellä. Nykyisen opastaulun ja katoksen paikalle sijoitetaan uusi opastaulu ja kaksi penkkiä. Niiden alusta voidaan kivetä nupukivellä tai jättää kivituhkapintaiseksi. Piirroksen on merkitty (katkoviivanuolien välinen) alue, joka pidetään puoliavointa niin, että näkymä vesistöön säilyy. Kuva ei ole mittakaavassa.

3.2.2 Silta ja siihen liittyvät rakenteet ja varusteet

Silta on hiljattain peruskorjattu, joten vuosittaiset tarkastus- ja huoltotoimenpiteet ovat riittävät. Mahdolliset töhryt poistetaan ja silta pestään vuosittain juhannukseen mennessä.

Ajoneuvoliikenteen esto sillalle esitetään toteutettavaksi liikennemerkkin sijaan ympäristön luonteeseen paremmin soveltuvalla tavalla, esimerkiksi pystyyn nostetuilla kivipaasilla. Kivet sijoitetaan niin, etteivät ne estä liikkumista sillan päissä sijaitsevilla pysäköintialueilla.

Sillan eteläpäässä oleva opastaulu uusitaan ajanmukaiseksi. Nykyiseen levähdyskatokseen on kohdistunut ilkivaltaa. Jos ilkivalta jatkuu, korvataan katos kahdella penkillä. Nykyinen roskien syväkeräysastia säilytetään, mutta sen maanpäällinen osa siistitään esim. maalaamalla sitä ympäröivä laudoitus.

Alueen valaistustarpeeseen vaikuttaa se, käytetäänkö sillan kautta kulkevaa virkistys- ja ulkoilu-reittiä ympärivuotisesti. Itse siltaa ei toistaiseksi ole tarpeen valaista. Mahdolliset sillan valaisimet suunnitellaan niin, että ne integroidaan mahdollisimman huomaamattomasti osaksi muuta rakennetta.



Kuva 27. Nykyinen kieltomerkki.



Kuva 28. Kieltomerkki korvataan esimerkiksi vierekkäin asetetuilla kivipaasilla.



Kuva 29. Vaihtoehtoja alueelle soveltuviksi penkeiksi, esimerkiksi Lappset (puinen) ja Jana (teräs)

3.2.3 Viitoitus ja opasteet

Sillalle ohjaava viitoitus uusitaan ja toteutetaan valtatie 7 rakentamisen yhteydessä. Viitoituksessa käytetään ohjeena Palvelukohteen viitoitus -ohjetta (TIEH 2000021-07).

Sillan opastaulu uusitaan museoteiden ja -siltöjen uusien mallien ja suositusten mukaisesti. Opastaulun kieliversiot voivat olla suomen lisäksi ruotsi, englanti ja venäjä. Karttojen, kuvien ja tekstin määrä vaikuttaa taulujen lukumäärään.



Kuva 30. Sillan nykyisessä opastaulussa on pelkistetty kartta ja teksti suomen lisäksi ruotsiksi, englanniksi, saksaksi ja venäjäksi.



Kuva 31. Esimerkki uuden mallin mukaisesta museosillan suomenkielisestä opastaulusta.

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

1. Mitä valtakunnallista ilmiötä Savukosken silta edustaa = miksi se on kokoelmassa
2. Sillan historian, keskeisten tunnistuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
3. Valintaan vaikuttaneet mahdolliset lisäarvot

Ehdotus Savukosken museosillan opastaulun tekstiksi on seuraava:

SAVUKOSKEN MUSEOSILTA

Savukosken silta on Suomen itsenäisyyden ajan ensimmäisiä autoliikenteelle rakennettuja suuria siltoja. Se otettiin käyttöön vuonna 1928 osana Helsingin ja Viipurin välisen maantien parantamista. Tiestä tuli valtatie 7 vuoden 1938 tieuudistuksessa. Silta korvasi kaksi aikaisempaa Kymijoen läntisen haaran siltaa ja samalla rakennettiin kolme kilometriä uutta autoliikenteelle suunniteltua tietä.

Silta on paikalleen yksilöllisesti suunniteltu yksinivelinen teräsbetoninen kaarisilta. Siltaa on pidetty maailman ensimmäisenä rakennetyypinsä edustajana. Nivel erottuu sillan keskikohdalla. Sillan rakensi tanskalainen betonirakennusyritys Christiani & Nielsen. Silta oli käytössä 1960-luvun puoliväliin saakka, jolloin valtatie 7 siirtyi Ahvenkosken sillalle. Museosillaksi Savukosken silta nimettiin vuonna 1982.

Ahvenkosken historiallinen ympäristö on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Savukosken silta sekä Ahvenkosken voimalaitos ja silta edustavat siinä 1900-luvun rakentamista. Suuri Rantatie on ollut 1300-luvulta saakka valtakunnallinen maaliikenneväylä, jonka aikaisempia linjauksia näkyy ympäristössä. Vuosina 1743-1809 Ruotsin ja Venäjän valtioiden raja on kulkenut Kymijoen läntistä uomaan pitkin, jolta ajalta ovat rajalinnoitukset.

Kuvamateriaali

Opastauluun sijoitetaan alueen kartta, joka laajuudeltaan voi vastata sivun 14 kuvaa numero 9. Kartan lisäksi on käytettävissä mm. muita alueen historiallisia karttoja sekä alkuperäisiä siltapiirustuksia, (kuva 6 sivulla 11 ja kuva 7 sivulla 12)

Liitteessä 1 on ote valtatie 7 tiesuunnitelmasta v.2010, jossa näkyy Savukosken museosillan sijainti suhteessa moottoritiehen ja Ahvenkosken uuteen levähdysalueeseen. Moottoritien rakennussuunnittelu on käynnistynyt virallisesti v. 2012.

3.2.4 Maisemanhoito

Siltaa ympäröivät ranta-alueet sillan molemmissa päissä on suositeltavaa pitää puoliavoimina raivamalla säännöllisesti ranta-alueilla kasvavaa pensaikkoa ja lehtipuutaimikkoa. Raivattava kasvillisuus ja raivattavan alueen rajausta tarkistetaan paikan päällä maastossa. Kauniit ja elinkelpoiset puuyksilöt pyritään säilyttämään.

Raivaus parantaa arvokkaan sillan näkyvyyttä ympäröivästä maisemasta katsoen.

ELY-keskus sopii raivauksista ranta-alueiden maanomistajien ja kuntien kanssa.

Hoitosuosituks

Yksityiset maanomistajat: Siltaa ympäröivien rantojen vuosittainen vesakonraivaus

Kunta: Savukoskentien hoidon yhteydessä tieympäristön siistiminen ja tiekaiteiden kunnostus

Museovirasto: Sillan pohjoispuolella sijaitsevan Savukoskentien itäpuolisen metsäalueen ja rannan vesakonraivaus tarpeen mukaan.



Kuva 32. Näkymä sillan lounaiselta rannalta. Lehtipuuvallaisen metsikön aluskasvillisuutta on raivattu ja levähdysalueelta avautuu näkymä jokimaisemaan.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy nykyisin Kotkan alueurakkaan.

Sillalle ei ole määritelty alueen hoitoon vaikuttavaa ympäristötekijää. Siltaympäristön hoitoon vaikuttaviksi ympäristötekijöiksi esitetään matkailua ja kulttuuria.

Museosillan perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museosilta.

Hoitovastuut

ELY-keskus:

Yksityistie, Vanha Viipurintie, aurataan huhtikuun lopussa ja puomit avataan. Talvikauden aurauksesta huolehtii yksityistien tiehoitokunta.

Varsinainen sillan hoitourakka on voimassa välillä 1.5.-30.9. Alueurakkaan sisältyy vanhan Viipurintien varsien niitto sillan ympäristön niiton yhteydessä. Syväkeräysastia tyhjennetään tarvittaessa.

Alueelle johtavat museosillan opasmerkit peitetään talvikaudeksi 1.10.-30.4.



Kuva 33. Savukoskentie on nykyisin alkuperäistä kapeampi. Sillan kaiteiden kunnostus palauttaisi osittain sille alkuperäistä arvokkuutta.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö

Kertaluonteiset siltaympäristöä koskevat toimenpiteet ja suositukset ovat seuraavat:

- Sillan eteläpään pysäköintialueen ja opastaulun paikan rajausta siltaympäristöstä graniittisella reunakivellä. Arvio tarvittavan reunakiven määrästä on n. 35–40 metriä.
- Opastaulujen ja penkkien alustan kiveäminen nupukivellä, väri sama kuin sillan kannessa, arvio määrästä n. 30 m²
- Opastaulujen uusiminen
- Liikennemerkkien poisto sillan molemmista päistä, ajoesteen rakentaminen kolmesta graniittipollarista sillan eteläpäähän
- Vanhan katoksen poisto ja korvaaminen kahdella penkillä
- Syväkeräysastian siistiminen

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Silta

Sillan normaalit vuosittaiset huoltotoimenpiteet; sillan pesu alkukesästä juhannukseen mennessä

Viherhoito

Sillan maatumien vesakonraivaus

Talvihoito

Sillalle johtavan Vanhan Viipurintien auraus huhtikuun lopussa.

3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

Sillan kunnon yleistarkastus viiden vuoden välein (silmämääräinen) ja tarvittavat huoltotoimenpiteet.

3.5 Talvihoito

Sillalla ei ole talvikunnossapitoa.

Jos kuntien kanssa sovitaan sillan kautta kulkevan ulkoilu- ja virkistysreitin kehittämisestä, neuvotellaan myös reitin aurauksesta talvisin. Samassa yhteydessä on neuvoteltava myös yksityistien aurauksesta.

3.6 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Sillalle johtava Vanha Viipurintie on huonokuntoinen. Jos sillalle ohjataan nykyistä enemmän kulkijoita ja kulku muuttuu ympärivuotiseksi, on harkittava tien kunnostusta ja aurausta läpi talven. Tästä on neuvoteltava maanomistajien ja kunnan kanssa.

Moottoritien ja Ahvenkosken uuden levähdysalueen valmistuttua arvioidaan myös onko tarpeen muuttaa opastus alueelle ympärivuotiseksi.

Samassa yhteydessä on selvitettävä sillan ja sen lähiympäristön valaistustarve.

Lähdeluettelo

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali: pohjavesialueet

Liikennevirasto: Tierekisteriaineisto

Kiinteistötietojärjestelmä

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

www.loviisa.fi

www.pyhtaa.fi

www.ymparisto.fi

www.kymenlaakso.fi/liitto

www.uudenmaanliitto.fi

Haastattelut:

Hämäläinen, Risto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, aluevastaava

Peltola, Minna, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, 2.11.2011

Siitonen, Pekka, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, 2.11.2011

Kopra, Pirjo, kunnaninsinööri, Pyhtään kunta , puhelimitse 14.12.2011 ja 23.1.2012

Suni, Birthe, ohjelmapäällikkö, Cursor Oy, puhelimitse 14.12.2011

Ranta, Helena, intendentti, kulttuuriympäristöpalvelut, Itä-Suomi, Museovirasto 19.1.2012

Kirjallisuus ja selvitykset:

Piltz, Martti, 2010, Savukosken sillan historiaselvitys, Kangasala

Suhonen, V.-P., 2011, Suomalaiset linnoitukset, Helsinki

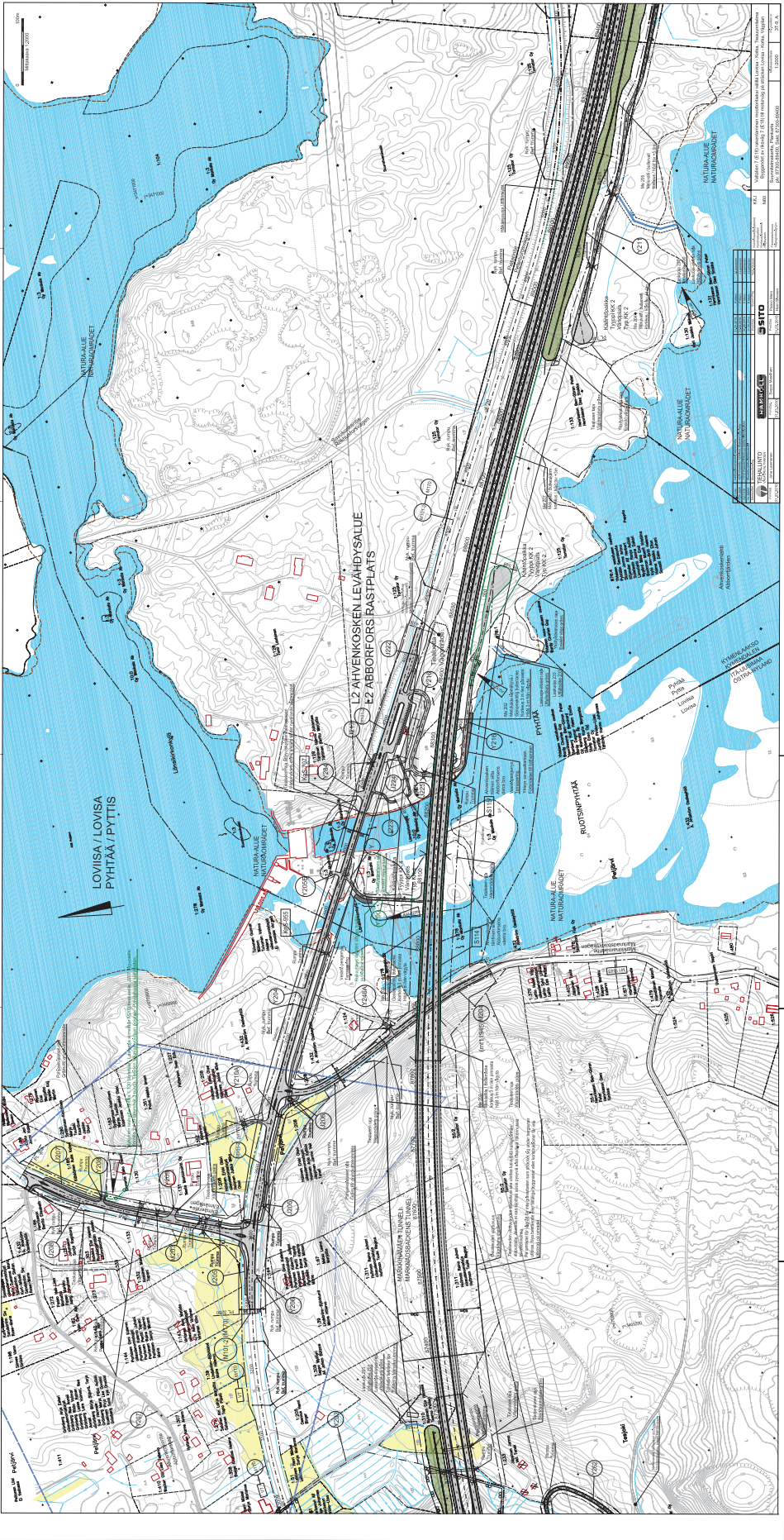
Suunnittelukeskus Oy, Terrapro Oy, 2007, Pyhtään kunta ja Ruotsinpyhtää kunta, Kuntien yhteinen Ahvenkosken osayleiskaava, kaavaselostus, Helsinki

Kimmo Kivinen, Marcus Rosenback, Capful Oy, 2011, Kotkan-Haminan seudun matkailun ja tapahtumatuotannon strategia

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki



RAPORTTEJA 12 | 2012
SAVUKOSKEN MUSEOSILTA, LOVIISA JA PYHTÄÄ
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-459-6 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus